



Tielaitos

Yleisten teiden ympäristön tilaselvitys

Maaseututaajamat: taajamakuva, maankäyttö ja liikenne



Rovaniemi 1994

Lapin tiepiiri

Lapin tiepiiri

Yleisten teiden ympäristön tilaselvitys
Maaseututaajamat: taajamakuva,
maankäyttö ja liikenne

Rovaniemi 1994

Kannen kuvissa Pellon ja Sodankylän keskustat
Valokuvat Jussi Tervaoja

Pohjolan Painotuote Ky
Rovaniemi 1994

Suunnitelmien pohjakartat © Maanmittauslaitos, lupa no. 94/La/17



Tielaitos
Kirjasto

Doknro: 950324
Nidenro: 950474

Lapin tiepiiri
PL 194
96101 Rovaniemi

Sisältö

ALKUSANAT

TIIVISTELMÄ

1 JOHDANTO 6

1.1 Taajamateiden kehittäminen 6

1.2 Työn laajuus ja tavoitteet 6

2 INVENTOINTIALUE- JA KOHTEET 6

3 AINEISTON KOKOAMINEN JA KÄSITTELY 6

4 TAAJAMAKUVA JA YMPÄRISTÖ 6

4.1 Taajamakuva 6

4.2 Lappilainen taajama 6

4.3 Analyysimenetelmät 8

4.4 Analyysien tulokset 9

4.5 Toimenpiteet 12

5 MAANKÄYTTÖ 12

5.1 Maankäytön tarkastelu 12

5.2 Toimenpiteet 12

6 LIIKENNE JA TURVALLISUUS 12

7 YHTEENVETO TOIMENPITEISTÄ JA NIIDEN VAIKUTUKSESTA 12

8 TAAJAMAKOHTAISET ANALYYSIT 13

8.1 Taajamakohtaisten analyysien järjestys 13

TAAJAMATEIDEN ONNETTOMUUSTILASTOJA v. 1989 - 1993

ALKUSANAT

Taajamien ympäristön tilan kartoittaminen on osa tielaitoksen tieympäristön nykytilan selvityksistä. Muut selvitykset ovat Melu, Pohjavesi, Luonto, maisema ja kulttuurihistoria sekä Ilmanlaatu. Selvityksiä tullaan hyödyntämään laitoksen ympäristö-ohjelmaa laadittaessa vuonna 1996.

Nyt laaditussa taajamien tarveselvityksessä on pyritty selvittämään Lapin läänin kuntakeskustoisten taajamien nykytilaa taajamakuva, maankäytön ja liikenteen kannalta. Lisäksi on esitetty ehdotuksia pienehköistä toimenpiteistä, millä esimerkiksi liikenneturvallisuutta voitaisiin parantaa. Selvitys antaa perustietoa piirin tienpitotoimenpiteiden ohjelmoinnille.

Taajamien tieympäristön parantaminen edellyttää jatkossa hankesuunnittelutasolla tiivistä yhteistyötä kuntien ja tiepiirin kesken, jotta taajamakuvalliset, maankäytölliset ja liikenteelliset seikat voidaan ottaa huomioon samanaikaisesti.

Selvityksen taajamakuva- ja maankäyttöosan on laatinut Lapin tiepiirin tilauksesta arkkitehti Jussi Tervaoja. Liikenneosan ovat laatineet Lapin tiepiirissä insinööri Ulla Alapeteri ja insinööri Markku Lindroos. Työn ohjaajana on toiminut insinööri Samuli Niska Lapin tiepiiristä.

Lapin tiepiiri toivoo, että myös alueen kunnat voisivat käyttää raporttia kehittäessään kuntakeskustensa taajamakuva ja maankäyttöä.

TIIVISTELMÄ

Tässä yleisten teiden ympäristöä koskevassa selvityksessä on tarkasteltu Lapin tiepiirin alueella sijaitsevien maaseututaajamien taajamakuva, maankäyttöä, ympäristöä ja liikennettä. Selvityksen tavoitteena on palvella taajamien yleisten teiden verkollista ja hankekohtaista suunnittelua sekä toimenpiteiden ohjelmointia.

Selvitys käsittää koko Lapin tiepiirin alueen eli Lapin läänin. Tarkasteltavia taajamia on kaikkiaan 17. Alueen kaupungit Kemi, Kemijärvi, Rovaniemi ja Tornio eivät kuulu tarkastelun piiriin. Taajamien asukasluku vaihtelee 570:stä 6500:aan. Inventointi käsittää taajama-alueen yleiset tiet ja niille näkyvän ympäristön muodostaman taajamakuva. Inventointialue ei yleensä rajaudu taajamamerkkien mukaisesti. Taajamakuva on tutkittu taajamiin tehtyjen maastokäyntien, sieltä otetun kuva-aineiston, kuntien virkamiesten ja kotiseutuihmisten haastattelujen sekä taajamia käsittelevän kirjallisuuden perusteella. Maastokäynneillä on kustakin taajamasta täytetty inventointikortti.

Taajamien ongelmia ja hyviä ominaisuuksia vertailemalla on taajamat luokiteltu kolmeen luokkaan ehdotettujen toimenpiteiden kiireellisyyden mukaan. Selvityksessä on esitetty myös toimenpide-ehdotuksia taajamakuvallisten ja liikenteellisten parannusten tekemiseksi. Taajamakuva parantamiseen pyrkivät toimenpiteet edellyttävät kuitenkin usein tiivistä yhteistyötä kiinteistöjen omistajien, kunnan ja tiepiirin välillä, joten selkeä toimenpideohjelma syntyy vasta tämän yhteistyön tuloksena.

Taajama-alueen yleiset tiet on jaettu jaksoihin. Jaksottelun perusteena ovat olleet sekä tien ympäristöominaisuudet että liikenteelliset ominaisuudet. Eri jaksoilla on kiinnitetty huomiota taajamakuva muodostaviin tekijöihin, joita ovat historian näkyminen, taajaman yleisilme ja taajamakuvalle tärkeät rakennukset, mittakaavalliset tekijät, liikenteelliset ratkaisut, kasvillisuus ja näkymät sekä taajaman maisemallinen sijainti.

Taajamakuvalliset ongelmat johtuvat yleensä liikennepainotteisuudesta ja mittakaavallisista tekijöistä. Lapin taajamien rakennuskannasta puuttuu lähes kokonaan Lapin sotaa edeltävä rakennuskanta mikä on aiheuttanut historiallisten teki-

jöiden katkon taajamakuvaan. Hallinnasta karrannut rakentaminen, etenkin liikerakentaminen laajoine asfalttietupihoineen, on johtanut katutilan hajoamiseen ja taajamien identiteetin katoamiseen.

Maankäytön tarkastelu on tehty kunnilta saadun rakennus- ja yleiskaava-aineiston sekä paikan päällä tehtyjen havaintojen perusteella. Tarkastelussa kiinnitettiin huomiota taajamien yhdyskuntarakenteeseen yleensä. Tarkastelun perusteella pyrittiin luomaan kuva siitä, mikä yhteys taajaman maankäytöllä ja liikenteellä on keskenään. Lisäksi tarkasteltiin taajaman mahdollisia laajentumissuuntia ja niiden vaikutusta tuleviin liikennemääriin.

Taajamien maankäyttöön liittyvät ongelmat ovat parhaiten havaittavissa pitkänomaisissa, jokivarsikylistä kasvaneissa taajamissa, joiden palvelut sijaitsevat usein hyvin etäällä toisistaan aiheuttaen ylimääräistä liikennettä taajaman sisällä. Taajamien keskustat ovat usein lisäksi hyvin väljästi rakennettuja. Tiivistäminen ja tehokkuuden lisääminen parantaisivat myös taajamakuva. Se edellyttää kuitenkin ammattitaitoista suunnittelua ja yhteistyötä eri osapuolten välillä.

Ympäristö ja taajamakuva ovat keskinäisessä vuorovaikutussuhteessa keskenään. Ympäristöä on tässä tarkasteltu osana taajamakuva muovaavana tekijänä ja erikseen laajempaan kokonaisuutena. Arvokkaat maisemakokonaisuudet, suojellut tai muuten arvokkaat rakennukset, jotka tulee huomioida tulevissa suunnitelmissa on mainittu erikseen tekstin ympäristöosassa.

Liikenteellisessä osassa on esitetty taajamakohteisesti kuvaus taajaman tieverkosta, liikenneturvallisuudesta ja liikenteellisistä puutteista. Lisäksi on esitetty taajamaan ehdotetut liikenteelliset parannustoimenpiteet.

Useimmissa tutkituissa taajamissa on tarve parantaa kevyen liikenteen väyliä ja alikulkukäytäviä sekä tarve parantaa poikittaisen liikenteen turvallisuutta etenkin taajamien kauppakeskuksissa. Lisäksi taajamissa on tarvetta tie- ja katutilan jäsentämiseen ja mittakaavan parantamiseen sekä teiden jaksottamiseen. Myös tieympäristön hoitoon ja viimeistelyyn tulisi kiinnittää entistä enemmän huomiota.

1 JOHDANTO

1.1 Taajamateiden kehittäminen

Taajamatie ja muu rakennettu ympäristö yhdessä luonnon kanssa muodostavat kokonaisuuden, jossa eri osatekijöiden sopusuhtainen vuorovaikutus luo hyvää taajamakuva. Etenkin -60 ja -70-luvun nopean kasvun vuosina ylimitoitettut taajamatiesaneeraukset ja erityisesti liikerakentaminen yhdessä vaikuttivat yhdyskuntien kehitykseen taajamakuva tuhoavasti. Kun taajamien kasvu näyttää nyt pysähtyneen on tullut aika tarkastella tehtyjen ratkaisujen vaikutusta taajamakuvaan ja tarkastella samalla taajamateiden asemaa taajamarakenteessa, liikennettä, liikenne-turvallisuutta, maankäyttöä ja ympäristöä.

1.2 Työn laajuus ja tavoitteet

Tässä selvityksessä on tutkittu Lapin tiepiirin alueella olevia taajamia. Selvityksen tavoitteena on palvella taajamien yleisten teiden verkollista ja hankekohtaista suunnittelua sekä toimenpiteiden ohjelmointia. Selvitys antaa vinkkejä myös kuntien maankäytön ja taajamaympäristön suunnitteluun.

2 INVENTOINTIALUE JA -KOhteet

Inventointialue käsittää koko Lapin läänin eli koko Lapin tiepiirin alueen. Kaikki taajamat sijoittuvat siten myös Lapin seutukaavaliiton alueelle.

Tarkasteltavia taajamia on kaikkiaan 17. Taajamat ovat aakkosjärjestyksessä Hetta, Ivalo, Kemimaa (Laurila), Kittilä, Kolari, Muonio, Pelkosenniemi, Pello, Posio, Ranua, Salla, Savukoski, Simo, Sodankylä, Tervola, Utsjoki ja Ylitornio. Kaupungit Kemi, Kemijärvi, Rovaniemi ja Tornio on jätetty tarkastelun ulkopuolelle. Taajamien asukasluku vaihtelee 570:stä 6500:aan.

Inventointi käsittää taajama-alueen yleisten teiden ja niille näkyvän ympäristön muodostamaa taajamakuva. Inventoitu taajama-alue ei yleensä rajaudu taajamamerkkien mukaisesti.

3 AINEISTON KOKOAMINEN JA KÄSITTELY

Ennen taajamakäyntejä hankittiin niitä koskevaa karttamateriaalia ja valmistettiin kirjallinen inventointiaineisto. Lapin seutukaavaliitosta ja kirjastoista saatiin taajamia koskevaa kirjallista aineistoa. Lähtötietojen hankinnan jälkeen tutustuttiin jokaiseen taajamaan paikan päällä.

Jokaisessa kunnassa järjestettiin palaveri, jossa olivat aina mukana tiepiirin edustajat, kunnan edustajat ja inventoinnin tekijä. Muutamia palaveriain osallistui edustajia Lapin lääninhallituksesta ja Liikenneturvasta. Muoniossa järjestettyyn palaveriin osallistui myös aluearkkitehti. Hän antoi arvokasta tietoa Kolarin, Muonion ja Enontekiön kunnat käsittävästä alueestaan. Kunnista saatiin niitä koskevaa yleis- ja rakennuskaava-aineistoa sekä taajamista tehtyjä taajamakuvalaisia selvityksiä.

Maastokäynneillä täytettiin kustakin taajamasta yhdenmukainen inventointikortti. Jokaisesta taajamasta otettiin kattava diakuvasarja, joka oli taajamassa tehdyn kirjallisen selvityksen tukena analyysia tehdessä. Kerätyn aineiston, palaverien, haastattelujen ja maastoinventoinnin perusteella tehtiin taajamasta taajamakuva-analyysi.

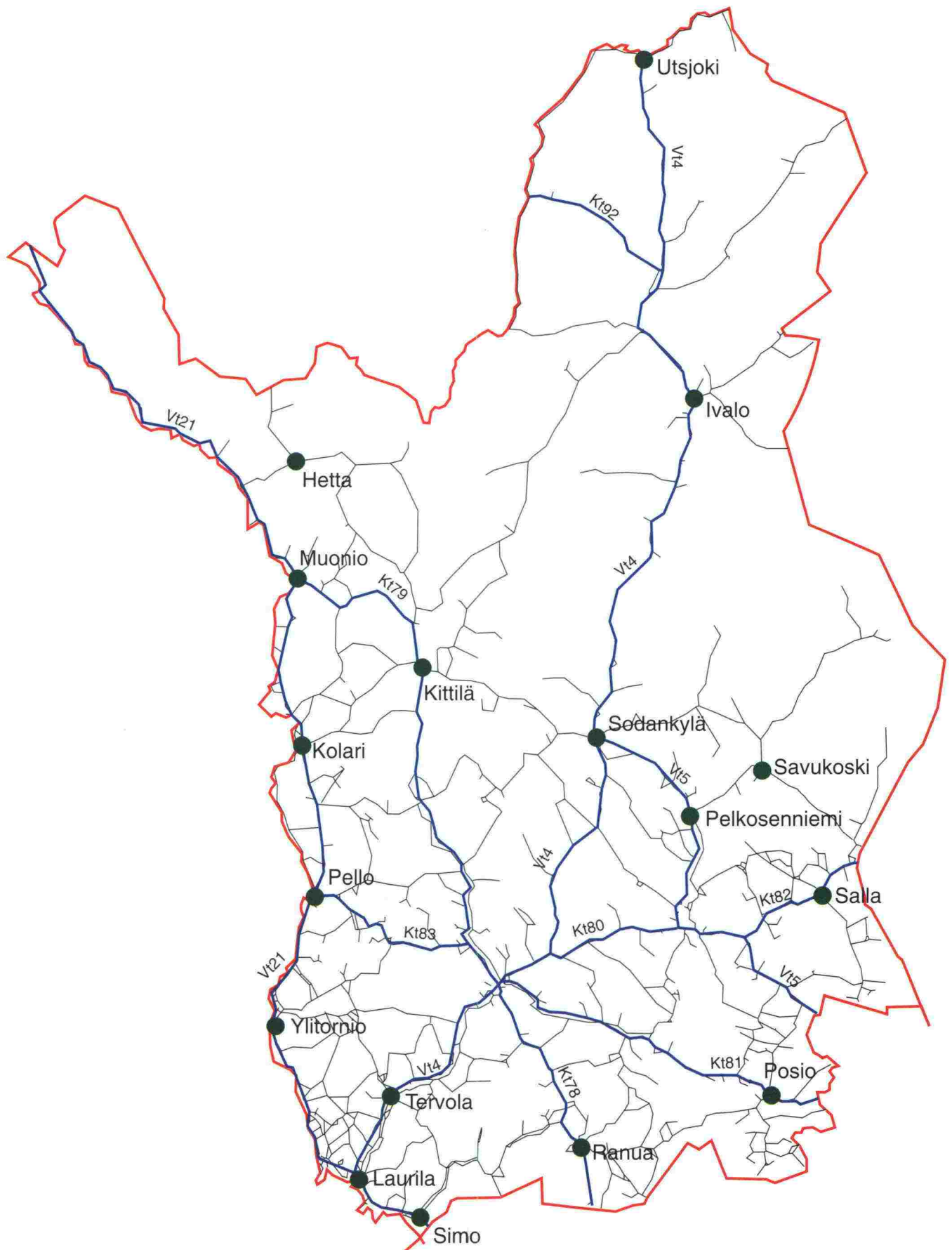
4 TAAJAMAKUVA JA YMPÄRISTÖ

4.1 Taajamakuva

Taajamakuvalle tarkoitetaan sitä silmin havaittavaa kokonaisuutta, jonka muodostavat taajaman rakennukset ja luonto yhdessä. Taajamakuva on siis se näkyvä vaikutelma, joka syntyy ihmisen ja luonnon aikaansaannoksista, niiden yhteisvaikutuksesta. (Kekkonen Ahti ja Kukkonen Heikki, Taajamakuva, 1991).

4.2 Lappilainen taajama

Kaikki tarkastelualueen taajamat ovat rakentuneet vesistön äärelle, maisemallisesti kauniille paikoille. Useimmat niistä ovat kasvaneet pitkänomaisista jokivarsikylistä nykyisiksi nauhamaisiksi taajamiksi perusmuotonsa säilyttäen. Tällaisia taajamia ovat Tervola, Ylitornio, Pello, Pelkosenniemi, Sodankylä, Savukoski, Kittilä, Kolari, Ivalo ja Uts-



joki. Järvenrantataajamia ovat Ranua, Posio, Muonio, Hetta ja myös Salla. Sallassa ei vesi ole niin voimakkaasti läsnä kuin muissa taajamissa. Muonio ja Hetta ovat rakentuneet jokivarsikylän tavoin pitkänomaisen järven rannalle. Nuorimmat taajamat, Simo ja Keminmaan Laurila, ovat kasvaneet rautatieaseman ympärille joen vaikutuspiiriin.

Lapin sodassa 1944-45 saksalaiset tuhosivat lähes puolet Lapin rakennuskannasta. Savukosken, Enontekiön ja Inarin kunnissa, ja kirkonkylissä yleensä, tuho oli lähes täydellinen. Niinpä Lapin taajamista puuttuu sotaa edeltävä rakennuskanta lähes kokonaan. Saksalaisten säästämät kirkot tapuleineen ovat kirkonkylien huomattavimpia vanhoja rakennuksia ja toimivat monen taajaman maamerkkeinä. Taajamakuva kannalta tarkasteltuna jälleenrakentamiskauden rakennuskanta on parasta. Muonion ja Pellon perinteisen avarissa maisemissa 50-luvun rakennuskanta muodostaa vielä verrattain yhtenäisen kokonaisuuden.

Suomalaiselle maaseudulle oli tyypillistä voimakas poismuutto ja alkutuotannon jyrkkä supistuminen 1960-luvun lopulla ja 1970-luvulla, kun tuottavuus nousi ja työvoiman tarve väheni. Kylät autioituivat ja samanaikaisesti maaseutukuntien taajamiin syntyi runsaasti teollisuuden ja palveluiden työpaikkoja. Tämä kehitys näkyi selvästi myös lappilaisessa taajamakuva rakentamisen vilkastumisena. Taajamien läpi kulkevia teitä levennettiin ja taajamien ydinkeskustat saivat 1-kerroksiset automarkettinsa laajoine, asfaltoituine etupihoineen. Toiminnan tuloksena syntyi mittakaavaltaan epäonnistuneita ja taajamakuvaltaan rikinäisiä keskustoja.

1970- ja 1980-lukujen vaihteessa maaseutu näytti elpyvän kylätoiminnan ja paikallisen aloitteellisuuden ansiosta. Rakkaus kotiseutuun virisi. Elpymistä näytti tukevan Ruotsista ja Etelä-Suomesta tapahtuva paluumuutto. Tilanne maaseudulla on kuitenkin muuttunut huonompaan suuntaan 1980-luvun puolivälin jälkeen, jolloin alkoi uusi muuttoaalto syrjäseudulta suuriin kaupunkeihin ja taajamien väkiluvun kasvu on vähitellen hiipunut. Taloudellisia resursseja kunnilta ei ole kuitenkaan puuttunut. Taajamiin on noussut toinen toistaan komeampia julkisia rakennuksia, jotka onneksi ovat useimmiten ammattitaitoisesti suunniteltuja ja taajamakuva kiinteyttäviä. Liikerakennusten

suunnitteluun ja rakentamiseen suhtautuminen on pysynyt yhtä välinpitämättömänä läpi vuosikymmenien.

4.3 Analyysimenetelmät

Taajamakuva

Taajamakuva-analyysi on tehty kohteisiin tehtyjen maastokäyntien ja otetun diakuva-aineiston, kuntien virkamiesten ja kotiseutuihmisten haastattelujen sekä taajamia käsittelevän kirjallisuuden perusteella. Maastokäynnillä kustakin taajamasta täytettiin inventointikortti ja haastatteluista tehtiin muistiinpanot.

Analyysin perusteella on suoritettu taajamateiden jaksottelu. Jaksot on esitetty peruskarttakopioilla johon ne on merkitty tekstiin viittaavilla indekseillä. Jaksotteluperiaatteet on esitetty tielaitoksen julkaisussa Taajamien keskustateiden kehittäminen, Hki 1993.

Jaksottelun perusteena ovat olleet sekä tien ympäristöominaisuudet että liikenteelliset ominaisuudet. Eri jaksoilla on kiinnitetty huomiota taajamakuva muodostaviin tekijöihin, joita ovat historian näkyminen ympäristössä, taajaman yleisilme ja taajamakuvalle tärkeät rakennukset, mittakaavaliset tekijät, liikenteelliset ratkaisut, kasvillisuus ja näkymät.

Ympäristö

Ympäristö ja taajamakuva ovat keskinäisessä vuorovaikutussuhteessa. Näkyvä ympäristö vesistöineen ja maastomuotoineen ovat aikojen kuluessa määritellyt ne rajat, joiden puitteissa kirkonkylät ovat rakentuneet. Tämä historiallinen jatkuvuus tulisi näkyä myös tulevaisuuden ratkaisuissa. Taajamien luontaista kehitystä ovat myöhemmin häirinneet maanomistusolosuhteiden vaikutus kaavoituksessa ja rakennustekniikan kehittyminen, mikä näkyy rakentamisen laajentumisena alueille, joita aikaisemmin pidettiin rakentamiseen soveltumattomina.

Ympäristöä on tässä selvityksessä tarkasteltu osana taajamakuva muovaavana tekijänä ja erikseen laajempaa kokonaisuutena. Arvokkaat maisemakokonaisuudet ja suojellut tai muuten arvokkaat rakennukset, jotka tulee huomioida tulevis-

sa suunnitelmissa, on esitetty tekstin ympäristö-osassa.

4.4 Analyysien tulokset

Taajamakuva

Seuraavassa on käsitelty taajamakuvaan liittyviä osatekijöitä ja ongelmia, jotka ovat luonteenomaisia nimenomaan lappilaiselle taajamalle. Taajama-kohtaiset analyysit on esitetty kohdassa 8.

Historian näkyminen taajamakuvaan

Myönteisenä koettavassa taajamakuvaan näkyvät taajaman eri kehitysvaiheet. Parhaiten historia näkyy rakennuksissa ja silloissa sekä myös teissä ja kasvillisuudessa. Vaikka Lapin taajamista puuttuu lähes kokonaan Lapin sotaa edeltävä rakennuskanta, niin 50-luvulla rakennettu ympäristö on sitä edustavampaa ja paikoin vielä yhtenäistä. Sen tuleva historiallinen arvo tulisi huomata ajoissa.

Mittakaava

Katu- ja tietilan mittakaava on tärkeimpiä taajamakuvaan muovaavia tekijöitä. Mittakaavaltaan epäonnistuneissa taajamissa tietilan leveys verrattuna tietä reunustavien rakennusten korkeuteen on suuri. Ongelma on selvästi havaittavissa suurimpien taajamien keskustoissa, missä 1-kerroksiset liikerakennukset on rakennettu kauas tiestä ja rakennusten eteen on tehty laaja pysäköintialue, ja niiden välistä puuttuu puusto ja viheralue. Vaikutelma on hyvin liikennepainotteinen. Mittakaavaa voidaan parantaa rajaamalla katutilaa esimerkiksi aidoilla, istutuksilla ja lisäämällä rakennuksiin 2-kerros tai rakentamalla pysäköintialueelle 1-kerroksisen osan eteen 2-kerroksinen laajennus. Ratkaisu edellyttää yhteistyötä kaavoittajan, rakennesuunnittelijan, kiinteistön omistajan ja kunnan viranomaisten kanssa. Joissakin kunnissa on tehty koko kauppakadun käsittävä taajamakuvaallinen selvitys, mikä antaa parhaat lähtökohdat onnistuneen lopputuloksen saavuttamiseksi. Pienten taajamien keskustat ovat usein säilyttäneet kylämaisen ilmeen, jossa kauppakadun mittakaavalliset tekijät eivät ole niin tärkeitä, vaan viehätys piilee niiden väljässä rakenteessa ja luonnon läsnäolossa taajamassa.

Taajamarakenne

Lapin sodan jälkeen taajamat kehittyivät maatalousvaltaisista jokivarsikylästä nykyaikaisiksi palvelu- ja pienteollisuustaajamiksi. Kehitys on ollut verrattain nopeaa ja suunnittelu ei aina ole pysynyt kasvun mukana, mistä johtuen Lapin taajamien rakenteessa on havaittavissa erilaisten toimintojen ja rakennustyyppien sekoittumista ja lomittumista keskenään.

Tieympäristön rakenteet

Taajamakuvaan kannalta ovat myös valaisimet, sähkö- ja puhelinjohdot pylväineen, liikennemerkit, mainokset, kadun kalusteet ja kadun pinta-rakenteet tärkeitä osatekijöitä.

valaisimet

Läpi taajaman jatkuvat korkeat maantien valaisuun tarkoitetut valaisimet korostavat liikenteen hallitsevuutta eivätkä siten sovi taajaman keskustaan. Tiealueen luonteen muutosta sisääntulosta keskustajaksoksi voi ilmaista matalamalla ja tiheämpään sijoitetulla ja erityyppisellä valaisimella. Useimpien keskustojen valon määrä oli riittämätön. Valaistusta suunniteltaessa tulisi lisäksi miettiä tarkoin valaistuksen tarkoitus ja kohde - eli valaistaanko rakennuksia, kevyen liikenteen reittejä, ajorataa vai kaikkia yhdessä.

liikennemerkit ja opasteet

Liikennemerkkien ja opasteiden avulla lisätään liikenteen sujuvuutta ja parannetaan sen turvallisuutta. Merkkien ja opasteiden suuri määrä tekee kuitenkin taajamakuvaan levottoman. Ilmiö on selvimmin havaittavissa taajamissa, joiden toimeentulo perustuu turismiin.

pylväät, johdot

Roudan vääntelemät, painekyllästetystä puusta valmistetut raskaat valaisinpylväät yhdessä samanlaisten sähkö- ja puhelinpylväiden ja niiden ilmajohtojen kanssa lisäävät sisääntulojaksojen levottomuutta. Niinpä ainakin keskustajaksoilla tuliskin käyttää maanalaisia kaapeleita.

mainokset

Mainokset ovat osa jokapäiväistä näkyvää ympäristöämme. Etenkin suurimpien taajamien keskustojen rakennusten julkisivut peittyvät kirjaviiniin. Olemme vähitellen turtuneet mainos-

ten vaikutukseen, vaikka näkymä on kriittisesti tarkasteltuna harvoin miellyttävä. Yhtenäinen maanosmaailma olisi varmasti yhtä 'tehokas', mutta sen luominen edellyttää ohjausta ja valvontaa kunnan taholta.

kalusteet

Kadun kalusteet ovat merkittävä osa jokapäiväistä käyttöympäristöä. Penkit, katokset, posti- ja roskalaatikot, pyörätelineet, istutuslaatikot ja liikenne-esteet tulee suunnitella siten, että ne muodostavat yhtenäisen ja kestäväan muotomaailman.

pintamateriaalit

Asfaltti on keskustojen tavallisin pintamateriaali. Pahimmassa tapauksessa ja valitettavan usein ajorata, kevyen liikenteen reitit ja pysäköintialue yhdessä muodostavat rakennusten seinästä seinään ulottuvan yhtenäisen laajan asfalttikentän. Vaikutelmaa voidaan korjata käyttämällä asfaltin asemasta esimerkiksi värillisiä tai harmaita betonikiviä, joilla voidaan muuttaa keskustan tiealueitten luonnetta ja korostaa torialuetta ja kevyen liikenteen reittejä. Liian runsas ja värikäs kiveys saattaa taas tehdä taajamakuvasta rauhattoman. Etenkin pienissä taajamissa kiveystä on käytettävä harkiten.

Kasvillisuus, puusto

Kasvillisuus ja etenkin puusto pehmentävät ja jäsentävät taajamaa. Puuston avulla voidaan lisäksi korjata epäonnistunutta katu- tai tietilan mitakaavaa. Lapin kylät ovat kuitenkin olleet perinteisesti avoimia viljelyn ja karjan laiduntamisen vuoksi. Räkän takia etenkään lehtipuita ei ole suosittu asuinpaikoilla. Perinne näkyy myös nykyisessä taajamakuvassa. Puita ei juuri ole taajamien keskustoissa ja suunnitelmalliset taajamakuvan parantamistoimet puuston ja istutusten avulla ovat harvinaisia. On huomattava, että aivan pohjoisinta Lappia lukuunottamatta erilaiset havuja ja lehtipuut ja pensaat viihtyvät myös pohjoisissa olosuhteissa. Istutussuunnitelmissa tulisi suosia etenkin ikivihreitä havupuita. Jokainen olemassa oleva puu on tärkeä taajamakuvan kannalta.

Näkymät

Kauniina pidetyistä taajamista avautuu kauniita näkymiä taajamasta ulospäin. Näkymät liittyvät taajaman ympäröivään luontoon. Lapin jokivarsi-

kylissä, missä kylä on usein rakentunut joen molemmin puolin, näkymät yhdistävät optisesti taajaman eri osat toisiinsa. Kadun kaartuminen ja sen päätteinä olevat rakennukset estävät pitkät näkymät, mutta ne lisäävät sisäisten näkymien mielenkiintoa. Lapin vaihtelevissa maasto-olosuhteissa ja avoimessa maisemassa näkymiä taajamaan avautuu myös sen ulkopuolelta. Taajamien reunojen eheys ja maankäytön luonteva liittyminen ympäröivään maisemaan vaativat myös tässä mielessä erityistä huomiota.

Maamerkit näkyvät usein kauas tai niillä on muuten huomattava asema taajamakuvassa. Ne auttavat taajamaan orientoitumisessa. Maamerkkejä ovat tavallisimmin kirkkojen tornit tai tapulit, vesitornit, savupiiput ja mastot, mutta myös hyvät tai muuten merkittävät rakennukset voivat saada maamerkin luonteen.

Muita taajaman yleisilmeeseen vaikuttavia tekijöitä

tori, kauppa-aukio

Tori on parhaimmillaan taajaman sydän, sen elämää synnyttävä keskipiste, jossa ihmiset viihtyvät ja tapaavat toisiaan. Se on myös tärkeä tapahtumien järjestämispaikka. Kahdessa taajamassa oli tarkasteluajana havaittavaa toritoimintaa. Yhdesäkään taajamassa ei ollut hyvin toimivaa ja tarkeitukseen suunniteltua toria. Torin toiminnat olivat sijoittuneet taajamaan sattumanvaraisesti.

Kauppa-aukio on taajaman toiminnallinen keskipiste, joka on muodostunut toimintojen ja liikenneväylien keskittämisen seurauksena. Kauppa-aukio on useimmiten osa kauppakatua ja selkeästi rakennusten rajaama. Joskus vähitellen muodostuneesta kauppa-aukiosta suunnitellaan ja tehdään tori. Myös kauppa-aukiot ovat harvinaisia Lapin taajamissa, parhaat kauppa-aukiot olivat Umuotoon suunniteltujen liikerakennusten sisäpihoja.

huoltoasemat, häiritsevät rakennukset

Kuntakeskusten huolto- ja polttoaineasemien paras sijainti on taajaman sisääntulojakson varrella, sillä taajaman kauppakadulla ne aiheuttavat sekä visuaalista että toiminnallista häiriötä. Tällä vuosikymmenellä huoltoasemien ulkonäköön ja ympäristöön on alettu kiinnittämään entistä enemmän huomiota. Taajamakuvaa häiritsevät ylikorostu-

neen monimuotoiset ja mainoksilla koristellut rakennukset.

lumi, arktisuus

Lapissa lumista aikaa kestää yli puolet vuodesta. Keskitalvella lunta on runsaasti ja lumikasat peittävät näkymiä vaarantaen liikenneturvallisuutta. Vain muutamissa taajamissa lumi voidaan varastoida keskusta, useimmiten se joudutaan kuljettamaan kaatopaikalle. Joissakin taajamissa kaatopaikan sulamisvedet pilaavat ympäristön vesistöjä. Jos lumen määrä pysyisi kohtuullisena voisi ajatella, että lumikasoilla erotetaan pysäköintialueita ajoradasta siten, että ajoradalle pääsy koko korttelin pituudelta voitaisiin estää. Sanoetaan, että lumen poisto tuhoaa puuston ja kasvilisyyden. Näin tietysti käy jos puustoa ei suojata. Kaupunkien keskustoissa käytetään järeitä, lumikasojen yläpuolelle ulottuvia teräshekkoja. Samanlaisia rakenteita voidaan käyttää myös taajamien keskustoissa merkitsemään ja suojaamaan puustoa puskutraktoreita vastaan.

Lumi, pakkanen ja kaamos synnyttävät arktista tunnelmaa, joka tulisi hyödyntää taajamien keskustojen suunnittelussa. Etenkin suurten taajamien keskustat, joissa on runsaasti tilaa rakennusten välissä, tarjoavat parhaat mahdollisuudet hyvään lopputulokseen.

pakettipellot

Lähes kaikki taajamat ovat saaneet alkunsa maataloutta harjoittavista kyläyhdyskunnista. Alussa pellot ovat hallinneet maisemaa ja rakennukset ovat sijainneet harvakseltaan peltotilkkujen reunamilla. Myöhemmin peltoja on otettu vähitellen rakennuskäyttöön ja maatalouden harjoittaminen on jäänyt toissijaiseksi. Tästä johtuen useiden taajamien sisääntuloja leimaavat käytöstä poistuvat pensoittuvat pellot, jotka antavat taajamasta epäsiistin ja hoitamattoman kuvan.

raitit

Uusien tiejärjestelyjen myötä taajamien pienipiirteisyys ja raittimaiset jaksot ovat kadonneet. Harvinaiseksi käyvän raitin piirteitä on vielä Tervolan, Ylitornion, Pellon ja Muonion sisääntulo- ja lähestymisjaksoilla. Simossa on idyllinen raittijakso taajaman sisällä. Raitit tulisi säilyttää ja niiden raittimaisia ominaisuuksia tulisi edelleen korostaa.

ajoradan poikkileikkaus

Liikenteen hallitsevuus ja mittakaavalliset ongelmat yhdessä ovat useimmiten kielteisen taajamakuvaan syy. Tulevan kehityksen perusta luotiin 1960-70-luvuilla tehdyllä ja yleisesti käytetyllä taajamateratkaisulla, jossa ajoradasta tehtiin hyvin leveä. Pyöräilyä varten ajoradasta erotettiin maalilla molemminpuoliset 1 - 1,5 metriset piennarkaistat jota korotetut jalankulkukäytävät reunustavat. Ratkaisu ei toimi, sillä se estää ajoratapysäköinnin ja on turvaton pyöräilijöille. Käytännössä pyöräily on siirtynyt kapealle jalankulkukäytävälle.

Ympäristö

Ympäristöosassa on selvitetty taajaman alueella sijaitsevia suojeltavia ja arvokkaita rakennuksia tai maisemallisia kokonaisuuksia. Raportin tiedot perustuvat rakennustarkastajien haastatteluihin, sanomalehtien tietoihin, omiin henkilökohtaisiin havaintoihin ja Lapin seutukaavaliiton raportteihin, joista osa on vielä keskeneräisiä.

Ympäristöministeriö ja museovirasto ovat nimenneet Lapin läänistä yhteensä 105 kulttuurihistoriallisesti arvokasta rakennettua kulttuuriympäristöä. Kohteet ovat pääasiassa kirkkoja ympäristöineen sekä jokivarsien kulttuurimaisemia. Lapin seutukaavaliitto on koonnut luettelon maisemallisesti arvokkaista alueista, joista osa on julkaistu valtakunnallisessa mietinnössä.

Taajamien rakennussuojelukohteet ovat yleensä kirkkoja, pappiloita ja kirkkomaita. Hetan yleiskävaan on merkitty taajaman alueelle useita muinaismuistolain nojalla suojeltuja esihistoriallisia alueita. Vanhat puukirkot tapuleineen ja kirkkomat ovat taajamien arvokkainta rakennettua ympäristöä. Monet tarkastelualueen jokilaaksoista voidaan arvioida kulttuurihistoriallisesti arvokkaiksi ympäristöiksi. Tutkimusalueella tällaisia ovat ainakin osat Kemijoen, Tornionjoen, Simojoen, Ounasjoen, Tenojoen ja Utsjoen laaksoista tai jokisuista. Arvokkaat maisemakokonaisuudet koskevat kuitenkin yleensä taajamien ulkopuolista ympäristöä.

Arvokkaalla maisema-alueella sijaitsevan tai siihen liittyvän taajaman tulisi luonnollisesti olla maisemansa arvoinen. Uutta tehtäessä tulisikin erityistä huomiota kiinnittää taajamarakenteen luontaiseen historialliseen jatkuvuuteen ja siihen, ettei

uusilla tieratkaisuilla tuhottaisi korvaamattoman kaunistu ympäristöä tai maisemaa.

4.5 Toimenpiteet

Raportissa on esitetty pieniä taajamakuvaan vaikuttavia toimenpide-ehdotuksia. Lisäksi on esitetty huomioita taajamia koskevista uusista liikennesuunnitelmista. Taajamien keskustoissa esitetyt toimenpiteet koskevat usein myös rakennuksia. Näiden ehdotusten toteuttaminen edellyttää yhteistyötä kiinteistön omistajan ja kunnan viranomaisten kanssa.

5 MAANKÄYTTÖ

5.1 Maankäytön tarkastelu

Maankäytön tarkastelu on tehty kunnilta saadun rakennuskaava- ja yleiskaava-aineiston sekä paikan päällä tehtyjen henkilökohtaisten havaintojen perusteella.

Tarkastelussa kiinnitettiin huomiota taajamien yhdyskuntarakenteeseen yleensä. Tarkastelun perusteella pyrittiin luomaan kuva siitä, mikä yhteys taajaman maankäytöllä ja liikenteellä on keskenään. Lisäksi tarkasteltiin taajaman mahdollisia laajentumissuuntia ja niiden vaikutusta tuleviin liikennemääriin.

5.2 Toimenpiteet

Toimintojen sijoittuminen ja yhdyskunnan laajeneminen

Etenkin pitkissä, nauhamaisesti rakentuneissa jokivarsitaajamissa palvelut sijaitsevat usein hyvin kaukana toisistaan, mikä aiheuttaa runsaasti ylimääristä liikennettä taajaman sisällä. Epäkohdaksi on kuitenkin vaikea korjata lyhyellä aikavälillä.

Yleisesti voidaan todeta, että tarkastelualueen taajamien asukasluku tulee pysymään entisellään tai se kasvaa hyvin hitaasti. Jotkut kunnat ovat varautuneet kasvuun yleiskaavassa tehdyin aluevarauksin. Joidenkin kuntien laajentumistarpeet pystytään toteuttamaan taajaman maankäyttöä tiivistämällä olemassaolevan rakennuskaavan puitteissa. Peruskarttoihin on merkitty taajaman mahdolliset tulevat laajentumissuunnat.

6 LIIKENNE JA TURVALLISUUS

Lapin läänin maaseututaajamille on ominaista, että useimpien halki johtaa valta- tai kantatie. Pääväylät on aikanaan parannettu painottamalla tien luokkaa ja näin korostettu autoliikenteen palvelutasoa. Kevyen liikenteen olosuhteet ovat jääneet puutteellisiksi. Liikennemäärät taajamien pääväylillä vaihtelevat Sodankylän 12000 ajon/vrk Hetan 1800 ajon/vrk.

Liikenneturvallisuuden osalta voidaan tilannetta arvioida henkilövahinko-onnettomuuksien määrällä taajaman pääväylällä. Vuosien 1988 - 92 aikana on kyseisiä onnettomuuksia sattunut eniten Sodankylässä, 24 onnettomuutta. Savukoskella ja Tervolassa ei henkilövahinko-onnettomuuksia sattunut lainkaan. Taajamia missä henkilövahinko-onnettomuuksia oli yli 10 on neljä ja taajamia missä henkilövahinko-onnettomuuksia oli 5 - 10 on myös neljä.

7 YHTEENVETO TOIMENPITEISTÄ JA NIIDEN VAIKUTUKSESTA

Taajamakohtaiset toimenpidetarpeet on esitetty liitteissä. Toimenpiteiden tavoitteena on parantaa taajamakuva ja taajamien liikenneturvallisuutta, toimivuutta ja liikenteen sujuvuutta. Yleisesti voidaan sanoa, että useimmissa tutkituissa taajamissa on tarvetta:

rakentaa uusia kevyen liikenteen väyliä ja niiden alikulkuja sekä parantaa niiden ja poikittaisen liikenteen turvallisuutta etenkin taajamien kauppa-keskuksissa,

jäsentää tie- ja katutilaa ja parantaa niiden mitta-kaavaa,

jaksottaa teitä,

hoitaa ja viimeistellä tieympäristöä sekä

tarkistaa ja kehittää etenkin keskustojen rakennuskaavoja sekä laatia taajamakuvallisia selvityksiä.

8 TAAJAMAKOHTAISET ANALYYSIT

Taajamakuvaan inventointitulokset on esitetty taajamakohtaisissa analyysissä. Analyysi sisältää taajaman sijainnin yleispiirteisen kuvauksen, sen asukasluvun, taajamakuvaan nykytilan kuvauksen, arvioinnin taajamakuvaan vaikuttavista taajamatiehankkeista, toimenpidetarve-ehdotuksia ongelmallisimmista taajamista, maankäytön tarkastelun palvelujen tavoitettavuuden ja liikenteen kannalta, sekä taajamakuvaan parantamisessa huomioitavat ympäristötekijät. Liikenneosassa on tarkasteltu liikenneturvallisuutta ja liikenteellisiä puutteita sekä niiden vaatimia toimenpiteitä. Myös taajamakuvaan käsittelevässä osassa on esitetty liikenneturvallisuuteen liittyviä huomioita ja parannusehdotuksia. Taajamien kasvutiedot perustuvat kuntien viranomaisilta saatuihin tietoihin.

Kustakin taajamasta on esitetty taajamateiden jaksottelu ja taajama-alue peruskarttapohjalla mitattavassa 1/20000. Kasvavien taajamien laajenemissuunnat ja arvokkaat näkymät on esitetty nuolilla.

Inventointuloksien perusteella taajamat on jaettu kolmeen luokkaan toimenpiteiden kiireellisyyden mukaan. Järjestys perustuu liikenneturvallisuusongelmiin, taajamakuvaan ja maankäyttöön liittyviin epäkohtiin yhdessä.

Taajamien luokitus:

luokka I

Taajamassa on havaittavissa taajamakuvaallisia, maankäyttöön, liikenneturvallisuuteen ja liikenteen sujuvuuteen liittyviä ongelmia, jotka kaipaavat pikaista korjausta.

Luokkaan on sijoitettu taajamat Ivalo, Kittilä, Pello, Posio, Sodankylä ja Ylitornio.

luokka II

Ongelmat ovat samanlaisia kuin luokassa I, mutta ne eivät kohdistu välttämättä kaikkiin osa-alueisiin.

Tähän luokkaan on sijoitettu taajamat Keminmaa (Laurila), Kolari, Muonio, Pelkosenniemi, Ranua ja Tervola

luokka III

Taajamassa on vain vähän tai ei lainkaan taajamakuvaallisia ongelmia. Yksittäisiä liikenneturvallisuuteen liittyviä ongelmia saattaa esiintyä.

Tähän luokkaan kuuluvat taajamat Hetta, Salla, Savukoski, Simo ja Utsjoki.

8.1 Taajamakohtaisten analyysien järjestys

Taajamakohtaiset analyysit on esitetty seuraavassa, aakkosellisessä järjestyksessä:

Hetta
Ivalo
Keminmaa, Laurila
Kittilä
Kolari
Muonio
Pelkosenniemi
Pello
Posio
Ranua
Salla
Savukoski
Simo
Sodankylä
Tervola
Utsjoki
Ylitornio

Liitteissä käytettyjen karttamerkintöjen selitykset:

	taajama-alue
	läpikulku- tai ohitustie
	kauppakatu
	kauppa-aukio tai tori
1, 2, 3	jakson merkki
	taajaman kasvusuunta
>	kaunis näkymä
K	kulttuurihistoriallisesti arvokas kokonaisuus

HETTA

+keskustan yllättävät sisääntulot
- keskustan luonnetta pilaavat liikerakennukset

Enontekiön kunnan kirkonkylä tunnetaan nimellä Hetta. Paikka on perinteistä saamelaisaluetta, mutta asutus on jo pitkään ollut suomalaisvoittoista. Ensimmäiset suomalaisasukkaat tulivat Muoniosta ja Tornionjokilaaksosta 1600-luvun lopulla. Asukkaita taajamassa on tällä hetkellä noin 900.

Taajamakuva

Lähestymisjaksot:

1. (Mt9581) Jakso on metsäinen maantie. Tietä seuraava kevyen liikenteen väylä kertoo metsän sisään jäävästä asuntoalueesta. Ajosuunnassa näkyvä hento kirkon torni, huoltoasemat ja silmille lyövä matkailumainonta Norjaan johtavan tien risteyksessä antavat viitteitä taajamaan tulosta. Ylätykiseksi taajaman keskusta ei vielä alakkaan.
2. (Mt958) Jakso on suoraviivainen, lyhyt, metsäinen ja risteykseen viettävä.

Sisääntulojaksot (Mt958):

3. Sisääntulojakso alkaa risteyksestä Närpistöjoen ylityksellä. Jakson varrella on harvaa, metsään kätkeytyvää pientaloasutusta, uusi palvelurakennus ja tiepiirin tukikohta. Yksitoikkoisen, kilometrin mittaisen suoran ja metsäisen tien päätteenä näkyvä kirkon hento torni antaa vielä odottaa keskustaan saapumista. Tie kaartuu ja kiertää kirkon mielenkiintoisesti. Keskusta avautuu kerralla. Näkymä keskustaan antaa siitä avoimen ja sekavan vaikutelman.
4. Tie ja sitä seuraava kevyen liikenteen väylä kaartuvat kauniisti metsäisessä maastossa maastomuotoja seurailleen. Jaksolta on Ounasjärvelle kauniita näkymiä, joita tulee paikoin raivata auki. Keskusta avautuu kauniisti kaartein jälkeen. Näkymä keskustaan ennen virastotaloa on rauhallinen ja yhtenäinen, koska puusto peittää häiritsevät rakennukset.

Keskustajakso (Mt958):

Taajaman keskustajakso toimii sekä kauppa- että liikennepainotteisena läpikulkukatuna. Virastotalo ja kirkko ovat tärkeitä rakennuksia taajamakuva, ne ovat taajaman maamerkkejä ja ilmaisevat taajaman keskustan päät. Ala-asteen koulu ja virastotalo muodostavat paikallisuutta henkivän

kokonaisuuden. Keskustassa on aistittavissa sen eksoottisesta ympäristöstä ja perinteistä huokuva runollinen ilmapiiri. Kuitenkin muu rakennuskanta pankkia ja kirkkoa lukuunottamatta tuhoaa tätä tunnelmaa ja tekee keskustan taajamakuva epäyhtenäisen. Etenkään asuinkerrostalo ja liikerakennukset eivät tunnu istuvan keskustassa. Varsinaista kauppakatua ei ole, on vain kauppohen edessä oleva aukea, pitkä tila. Liiketilöjen ja vanhainkodin edessä olevat laajat paikoitus-tilat tuhoavat keskustan viehätysvoimaa. Ojat, penkereet ja paikoin viherkaistakin estävät koko paikoitus-alueen pituudelta tapahtuvan liittymisen tielle. Vaukutelma on kuitenkin avoin ja asfalttinen seinästä seinään. Liikerakennusten ja lukion edustoilla tulisi tienvarren puuistutuksia lisätä. Ajorata on suoraviivainen ja hieman liian leveä. Yhdessä jalkakäytävien kanssa tietila on kuitenkin optisesti leveä, sillä vähäiset puut ja rakennukset rajaavat tiealuetta heikosti. Poikittaiset yhteydet ovat järjestämättä. Välillä vanhainkoti-virastotalo voisi läpikulkutien luonnetta varovasti muuttaa vähemmän liikennepainotteiseksi poikittaisliikennettä korostamalla ja tietilaa parantamalla. Virallisen torin puuttuessa kerrostalon piha toimittaa torin tehtävää Marianpäivänä.

Maankäyttö

Väljästi rakennettu taajama on Ounasjärven rantaviivan suuntainen, noin neljä kilometriä pitkä, nauhamainen kaista. Taajaman keskeiset palvelut, kuten koulut, hallinto ja kaupat ovat aivan keskustassa. Matkailuun liittyvät palvelut ovat taajaman molemmissa päissä, mikä aiheuttaa läpikulkuliikennettä keskustassa. Yleiskaavan mukaan matkailupalvelujen alue tulee laajenemaan taajaman itäpuolelle. Asunnot ja tärkein kelkkailureitti, Ounasjärvi, sijaitsevat läpikulkutien eri puolilla, mikä aiheuttaa paineita yhteyksien järjestämiseksi läpikulkutien ali.

Länneä saapuva saa taajamasta sellaisen vaikutelman, että sillä on kaksi keskustaa; perinteinen kirkonkylän taajama ja nuorempi, Norjaan johtavan tien risteykseen syntynyt huoltoasemien ja matkailuun liittyvien rakennusten tiivistymä.

Ympäristö

Enontekiö kuuluu pääasiassa ns. Taka-Lapin tunturiin. Pitäjän eteläosa on Outa-Lappia. Het-

ta on rakentunut nauhamaisesti Ounasjärven rannalle. Ounastunturin Pyhäkero näkyy kylään juh-lavana taustamaisemana. Hetan kylästä on löyty-nyt kiviakautisia asuinpaikkoja. Taajamassa on usei-ta yleiskaavassa suojeltuja alueita. Ennen niin oleellinen saamelaisasutus ei erotu enään miten-kään jälleenrakennetun taajaman maisemassa. Kylässä on jäljellä kaksi sodassa säästynyttä ra-kennusta, Kurun talo kirkolta pari sataa metriä länteen ja vanha nimismiehen virkatalo kylän toi-ssessa päässä. Taajaman ympäristössä on hyvä mäntymetsä. Hetan kirkko on vuodelta 1952.

Liikenne ja liikenneturvallisuus

Tieverkko

Taajaman tieverkon muodostaa taajaman läpi kul-keva mt 956 ja siihen länsipäässä liittyvä Palo-joensuusta Norjaan johtava kt 93. Maantien leve-ys taajama-alueella on pääosin 8/7 m. Kevyen liikenteen väylä on osin erillinen ja osin korotettu. Liikennemäärät ovat taajaman keskustassa n. 1800 ajon/vrk (KVL-) ja taajaman reuna-alueilla n. 500 ajon/vrk.

Liikenneturvallisuus

Maantiellä 956 on ajanjaksona 1988-92 sattunut 3 liikenneonnettomuutta, joista 2 kevyen liikenteen onnettomuuksia. Henkilövahinkoihin johti 1 on-nettomuus.

Liikenteelliset puutteet

Hetan taajama on melko turvallinen kevyen liiken-teen kannalta. Suurin ongelma lienee talviaikainen moottorikelkkaliikenne ja sen yhteydet varsinaisil-

le mk-reiteille, jotka ovat järjestämättä.

Ehdotetut toimenpiteet

Moottorikelkkareitistön selkiydyttyä järjestetään yleisen tien kanssa risteävät poikittaiset yhteydet huomioiden kevyen liikenteen yhteydet.



Liiketilojen edessä olevat laajat paikoitusalueet tuhoavat keskustan viehätysvoimaa ja tekevät taajamakuva-
hajanaisen.



Virastotalo ja koulu kiinteyttävät taajamakuva-
a.



IVALO

+ - läpikulkujakson kosmisen koleuden tunne

Ivalo eli Avvil, Lapin suuri tienhaara, on ollut hyvin pieni taajama aina 50-luvun loppupuolelle saakka. Tuolloin asutus oli pääasiassa jokirannassa. Tieverkko on jo tuolloin ollut nykyisellä paikallaan. Petsamontien alkupää oli kylän tärkein liiketie. 70-luvulla saatiin uusi rakennuskaava, Ivalontie muutettiin entistä leveämmäksi ja taajama sai nykyiset mittansa. Asukkaita taajamassa on noin 3900.

Taajamakuva

Kauppakatu (Vt4):

Taajaman keskustajakso toimii samalla sekä kauppa- että läpikulkukatuna. Pohjoinen sisääntulonäkymä antaa liian mairittelevan kuvan keskustasta, sillä kesäisen lehtevä puusto rajaa näkymästä pois häiritseviä. Noin 500 metriä pitkältä kauppakadulta löytyy muistumia 'villistä lännestä', mutta löytyy myös yllättävän kaunis vesinäkö Haravalantoon jakson keskivaiheilta. Rakennuskanta on paikoin verrattain tiivistä, mutta hyvin epäyhtenäistä. Alueesta ei muodostu yhtenäistä kokonaisuutta. Sitä rikkovat suuret avoimet alueet, laajat pihat ja varastoalueet sekä mittakaavaan sopimattomat matalat rakennukset. Kadun pohjoispäässä on kuitenkin jokseenkin yhtenäinen alue hyviä 50-luvulla rakennettuja rakennuksia. Leveä Ivalontie jakaa keskustan voimakkaasti kahteen osaan. Rakennukset sijaitsevat kaukana ajoradasta ja paikoitus on liiketilojen edessä. Liittyminen laajoilta asfalttialueilta ajoradalle tapahtuu paikoitusalueiden koko pituudelta, koska kaavan mukaiset istutusalueet on käytetty paikoitukseen. Kaavan mukainen tonttitehokkuus ($e=0,5$) on käytetty väärin rakentamalla liikerakennukset yhteen kerrokseen, jolloin rakennus vie puolet tontin pinta-alasta ja muille toiminnoille ei ole jäänyt riittävästi tilaa. Lopputulos on yllätyksellisen liikennealue.

Kauppakatu jatkuu Petsamontielle, jossa ongelmat toistuvat. Tiiviin rakenteen ja pääasiassa 2-kerroksisten rakennusmassojen vuoksi katutila on paremmin hahmotettavissa.

Tori on avoin, laaja asfalttikenttä linja-autoaseman kupeessa Piiskutien varressa. Se jää syrjään

kauppakadulta ja on ehkä siksi käyttämätön. Piiskuntien liittymässä ohitetaan Ivalontielle pääsyä odottelevat pihan ja jalkakäytävän kautta. Poikittaiset yhteydet on hoidettu suojateitä pitkin, mutta leveä ajorata on turvaton jalankulkijan ylitettäväksi. Keskustan liikenneongelmia lisäävät siellä pyörivät rekka-autot ja turistibussit, joille ei ole osoitettu paikkaa. Keskustaa vaivaavat tuuli, pöly, lumi, arktinen kylmyys ja heikko valaistus, joiden yhteisvaikutusta keskustan avoimuus vielä korostaa. Ivalontie on koko taajaman julkisivu. Siksi samalla kun liikenneolosuhteita parannetaan tulee myös rakentamista tiivistää ja rakennusten julkisivuja ja mittakaavaa yhtenäistää. Taajama tarvitsee portin ja liikenteen hidasteen myös Ivalontien eteläpäässä. Huoltoasemat tulee rajata pois pitkältä kauppakadulta eli portti ja tien luonteen muutos olisivat vasta niiden jälkeen.

Aluksi voimavarat tulisi kuitenkin keskittää liiketiekeskustan ytimen eli Piiskuntien ja Petsamontien välisen alueen sekä Petsamontien pääntien liiketiealueen kehittämiseen. Taajaman keskeisten korttelien käyttö Piiskuntien, Petsamontien ja Ivalontien rajaamalla alueella tulisi tutkia uudelleen, jolloin myös torille etsittäisiin paremmin liikekeskustan toimintoja tukeva paikka. Samalla tulee tutkia Yhdystien liittymisen tarpeellisuus Ivalontielle. Kauppakadun toinen kiertoliittymä voitaisiin tehdä Piiskuntien risteykseen.

Kosmisen koleuden tunnelmaa voisi käyttää hyväksi taajaman läpikulkujakson suunnittelussa. Läpikulkujakso on ainutlaatuisen avara ja tilaa on käytettävissä runsaasti. Vallitsevat olosuhteet kylmyys, runsas lumi ja kaamos tulisi hyödyntää jollain tavalla. Suunnittelun lähtökohtana voisi käyttää ajatusta arktisesta veistosbulevardista, jonka peruselementtejä olisivat tuli, valo, lumi ja jää.

Sisääntulojaksot:

1. (Vt4) Tie laskeutuu kauniisti taajamaan metsän sisään jäävän teollisuusalueen lomitse. Taajaman sisääntulonäkymä pohjoisesta tultaessa on rauhallinen, päinvastainen kuin etelästä. Kirkko on vaikuttava maamerkki, jota voisi pehmentää istutuksilla. Ivalojoki ja keskusta avautuvat kauniina korkealla kulkevalta sillalta. Kauppakatu alkaa selvästi Ivalonjoen ylityksen jälkeen portilla, jonka muodostavat kaksi mittakaavaltaan ja -suhteiltaan hyvää 50-luvulla rakennettua liikerakennusta.
2. (Vt4) Jakso alkaa huomaamattomasti. Se on

liikenteellisesti sujuva ja irti ympäristön maan-
käytöstä. Asuntoalueita ei juuri havaitse tielle.
Ennen rajavartioston tien risteystä on länsipuolen
omakotitaloihin turhia liittymiä suoraan 4-tieltä.
Risteyksen jälkeen tien luonne muuttuu oleelli-
sesti, se levenee suhteettomaksi. Ensimmäinen
taajama keskustasta kertova näkymä on huol-
toasemakyltlien sekamelska, sitten huoltoasemat
ja lopuksi suoran tien päässä näkyvä kirkko. Huolto-
asemien sijainti kauppakadun päässä on periaat-
teessa hyvä, mutta näkymää tulisi rauhoittaa.
Rajavartioston ja huoltoasemien välisellä sisään-
tulojaksolla autojen nopeutta tulisi hidastaa ja
poikittaisia yhteyksiä parantaa. Ajorataa tulee ka-
ventaa ja jaksottaa ja kadunvarteen tulee istuttaa
sitä rajaava havupuurivistö.

3. Sairaالاتie on länsipäästään suhteellisen miel-
lyttävä ja selvästi rajautunut tiealue. Jakson itäi-
nen pää on avoimempi ja hyvin hoidettu.

4. (Mt9685) Saarineitämönvaaralta avautuu nä-
kymä Ivalonjokilaaksoon. Jakso kulkee suoravi-
vaisena metsäisen pientaloalueen läpi.

5. (Mt9682) Maantiemäinen jakso kulkee avoimen
peltomaiseman läpi monotonisen suoraviivaises-
ti. Kyrössä on sijainnut taajaman vanha keskusta.

6. (Mt968) Jakso on liikenteellisesti sujuva ja
suoraviivainen. Peltoaukeat ja vesinäkyvät ryt-
mittävät kuitenkin Petsamontietä ja antavat jaksolle
luonnetta.

Maankäyttö

Taajaman maankäyttö on väljää. Palvelujen si-
jainti on aika keskeinen ja vähän ylimääräistä
liikennettä aiheuttavaa. Taajamalle ei ole osoitettu
laajentumissuuntia, vaan se tulee tiivistymään ja
uusiutumaan nykyisen kaava-alueen sisällä.

Ympäristö

Ivalon taajama kuuluu Inarin järvimaahan. Se
sijaitsee alavassa Ivalonjokilaaksossa ja sen olen-
naisin osa on Ivalonjoki. Jokiuoma on vaihtanut
paikkaa aikojen kuluessa ja jäljelle on jäänyt jo-
kunen vuopaja aivan kylän keskustaan. Kylää
ympäröi muutama vaara, joista Saarineitämön-
vaara taajaman eteläpuolella on näkyvin. Nykyi-
nen rakennuskanta on peräisin sodanjälkeiseltä
ajalta. Historiallinen, suojeltava rakennuskanta
puuttuu kokonaan.

Ivalon taajamasta on tehty erillinen taajamakuva-
tarkastelu v. 1988.

Liikenne ja liikenneturvallisuus

Tieverkko

Taajaman tieverkon rungon muodostaa taajaman
läpi johtava valtatie 4 ja siihen ydinalueella liittyvä
Ivalo-Rajajooseppi maantie. Taajaman pohjois-
osassa valtatiehen liittyy Koppelon maantie ja
taajaman eteläosassa Rajavartioston maantie. Li-
kennemäärät (KVL-91) valtatiellä keskustan ete-
läpuolella on 6200 ajon/vrk, ydinkeskustan alu-
eella 11500 ajon/vrk ja Ivalojoen sillalla 5300 ajon/
vrk. Valtatie on taajaman aluella leveydeltään 12.5
m. Molemmiin puolin ajorataa on 2.0 m leveät
jalkakäytävät.

Liikenneturvallisuus

Valtatiellä on vuosina 1988-92 sattunut 21 onnet-
tomuutta, joista 9 on kevyen liikenteen onnetto-
muuksia. Henkilövahinkoihin johtaneita onnetto-
muuksia on em. ajanjaksona sattunut valtatiellä
11 kpl.

Liikenteelliset puutteet

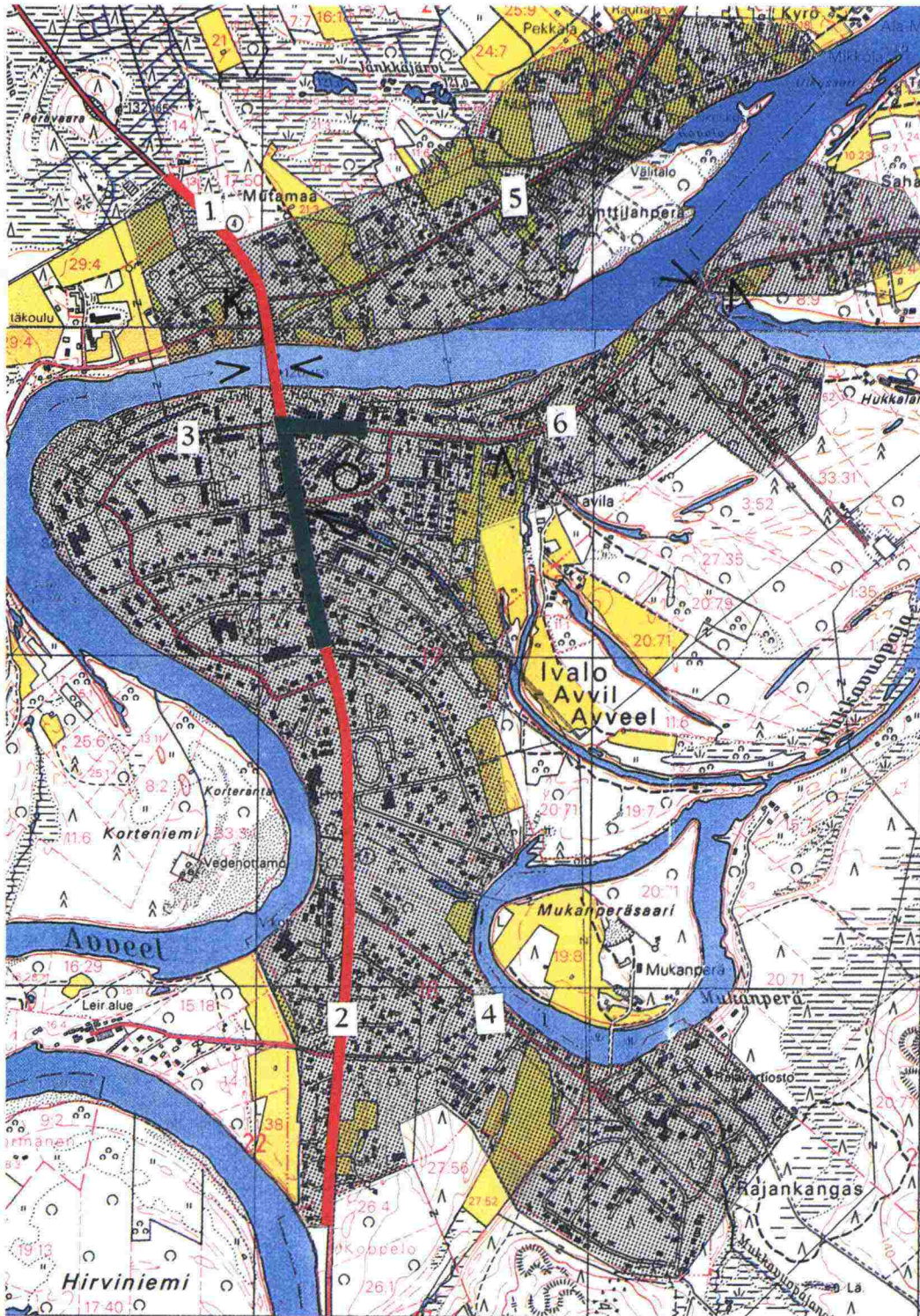
Pahin puute Ivalon taajamalla on valtatie 4:n lii-
kennejärjestelyjen selkiintymättömyys. Valtatie on
ylileveä ja ajokäyttäytyminen sillä on epämääräis-
tä. Tonttiliittymiä on paljon ja pysäköiminen jär-
jestämätöntä. Kevyen liikenteen väylät ovat liian
kapeita ja valtatie ylittämisen turvatonta. Autojen
pääsy kaavateiltä valtatielle on ajoittain vaikeaa.

Ehdotetut toimenpiteet

Valtatietä kavennetaan rakentamalla 2-3 m:n väli-
kaista kahden 4.5-5.0 m leveään ajoradan väliin.
Viikkaimpiin liittymiin rakennetaan kiertoliittymät
(3 kpl). Kevyen liikenteen väyliä levennetään ja
järjestetään turvalliset suojatieyhteydet. Tonttiliit-
tymiä vähennetään, tehdään pysäköintijärjestelyjä
ja uusitaan tievalaistusta. Toimenpiteiden arvioi-
dut kustannukset ovat 5 Mmk.



Monotoninen sisääntulojakso Kyröstä tultaessa.





Lupauksia antava sisääntulonäkymä kauppakadulle pohjoisesta tultaessa.



Sisääntulonäkymässä etelästä korostuvat liikemainonta ja avoimuus.

KEMINMAA (LAURILA)

+ kulttuurihistoriallisesti arvokas ympäristö
- liikennepainotteinen keskusta

Keminmaan keskustaaajaman keskeisimmät alueet ovat Jokisuu, Laurila ja Lautiosaari. Tässä analyysissä on tarkasteltu Laurilan läpi kulkevaa Rovaniementietä ja sen ympäristön taajamakuva. Varhaisin asutus Laurilan taajaman alueella on ollut vanhan kirkon ympäristössä, minkä vuoksi taajamaa on kutsuttu kirkonkyläksi. Nykyinen taajama on syntynyt rautatien rakentamisen myötä 1900-luvun alussa ja taajama on saanut nimensä Laurilan aseman mukaan.

Laurilassa ovat taajaman keskustoiminnot. Keminmaan kuntakeskuksessa on asukkaita hie-
man yli 8000, josta Laurilassa noin 3300. Väkiluku kasvaa vuosittain muutamalla kymmenellä.

Taajamakuva

Sisääntulojaksot (Pt19575):

1. Pohjoisesta tultaessa arvokkaat kirkot toimivat taajaman sisääntulojakson porttirakennuksina. Ympäristön hoitoon tällä alueella tulee kiinnittää erityistä huomiota. Tie ja kevyen liikenteen väylä tulisi erottaa toisistaan selvemmin matalalla puustolla. Jakson alkupäässä on kauniita näkymiä Kemijoelle hoidettujen piha-alueitten yli.
2. Taajaman portiksi rautatien alikulku on ahdas ja ruma. Suunniteltu uusi yhteys radan alitse Jokisuuntieltä Rovaniementielle antaa mahdollisuuden parantaa tilannetta etelästä taajamaan saatuaessa.

Keskustan visuaalinen rajautuminen on huono molemmista sisääntulosuunnista. Koko Rovaniementie taajaman alueella vaikuttaa samanlaiselta ankean suoraviivaiselta, liikenteellisesti sujuvalta, ympäristön maankäytöstä irti olevalta metsäiseltä maantieltä. Tie ei myöskään jaksotu ja tietilan muodostus on heikko.

Keskustan läpikulkujakso (Pt19575):

3. Rovaniementie on rakennettu taajaman ohitus-
tieksi 60-luvulla, jolloin läpikulkuliikenne on siirtynyt pois idylliseltä Rantatieltä. Maantiemäinen läpikulkujakso on irti ympäristön maankäytöstä ja tiellä korostuvat autoliikenteen sujuvuus ja nopeus. Läpi Rovaniementien samanlaisina jatkuvat

valaisinpylväät ja avara tietila korostavat tien suoraviivaisuutta ja läpikulkuluonnetta. Läpikulku- ja sisääntulojaksojen ankeutta voi vähentää istutamalla kevyen liikenteen väylän ja tien väliselle viheralueelle havupuita.

Keskustan toiminnot sijaitsevat Rovaniementien molemmin puolin, mikä aiheuttaa runsaasti poikittaista liikennettä. Poikittainen liikenne on Pas-
tilankujan ja Kunnantien alikulkujen varassa. Läpikulkujakson luonnetta voi edelleen muuttaa vähemmän liikennepainotteiseksi kadun kalusteilla, erilaisilla pintamateriaaleilla ja valaisimilla.

Kauppakeskukset:

Kauppakeskus on hajonnut kahteen osaan. Varsinaista kauppakatua ei taajamassa ole. Käynti liike- ja palvelurakennuksiin on pääasiassa sivukatujen kautta. Keskustasta puuttuu maamerkki. Vasta ohitettaessa kerrostalot ja ostoskeskus ilmaisevat keskustan paikan. Kunnantalo ja tori ovat taajaman keskipisteessä, mutta ne jäävät etäälle läpikulkutiestä.

Kunnantien alikulku on sijoitettu väkivaltaisesti ympäristöön, sen ilmettä tulisi parantaa maise-
moimalla louhintajäljet.

Maankäyttö

Laurila on koko Keminmaan kunnan palvelukeskus. Laurilassa eri toiminnot ovat sijoittuneet verrattain lähelle toisiaan. Maankäyttö on aivan keskustaa lukuunottamatta väljää. Urheilukentän alueen ottaminen liiketoimintojen alueeksi tulee tiivistämään rakennetta ja antaa mahdollisuuden yhdistää liikekeskustat fyysisesti toisiinsa. Samalla avautuu luonteva tilaisuus jaksottaa Rovaniementietä ja parantaa keskustan havaittavuutta.

Ympäristö

Keminmaan kunta kuuluu luontonsa puolesta Kemin asumusmaahan. Kemijoen suisto on vanhaa kulttuuriympäristöä. Lautiosaari ja Laurila muodostavat kaksoistaajaman Kemijoen molemmin puolin. Kemin maaseurakunnan suojeltu vanha kirkko on 1500-luvulta. Uusi kirkko on vuodelta 1827. Kirkkojen ympäristö rakennuksineen, sekä näkymät piha-alueitten kautta Kemijoelle ovat vaalimisen arvoisia asioita.

Liikenne ja liikenneturvallisuus

Tieverkko

Taajaman tieverkon rungon muodostaa Laurila-Tervola paikallistie, ns. Rovaniementie, joka erkanee taajaman eteläpäässä Kemijoki-Laurila maantiestä. Rovaniementiehen liittyy taajaman eteläpäässä Laurilan paikallistie ja pohjoispäässä Kallinkankaan paikallistie. Rovaniementien leveys taajama-alueella on 10/7 m. Vasemmalla puolella on erillinen kevyen liikenteen väylä, aivan ydinkeskustassa väylä on molemmin puolin. Liikennemäärä maantiellä ja Rovaniementien alkupäässä on n. 6900- 7100 ajon/ vrk ja taajaman reuna-alueella n. 1100 ajon/ vrk.

Liikenneturvallisuus

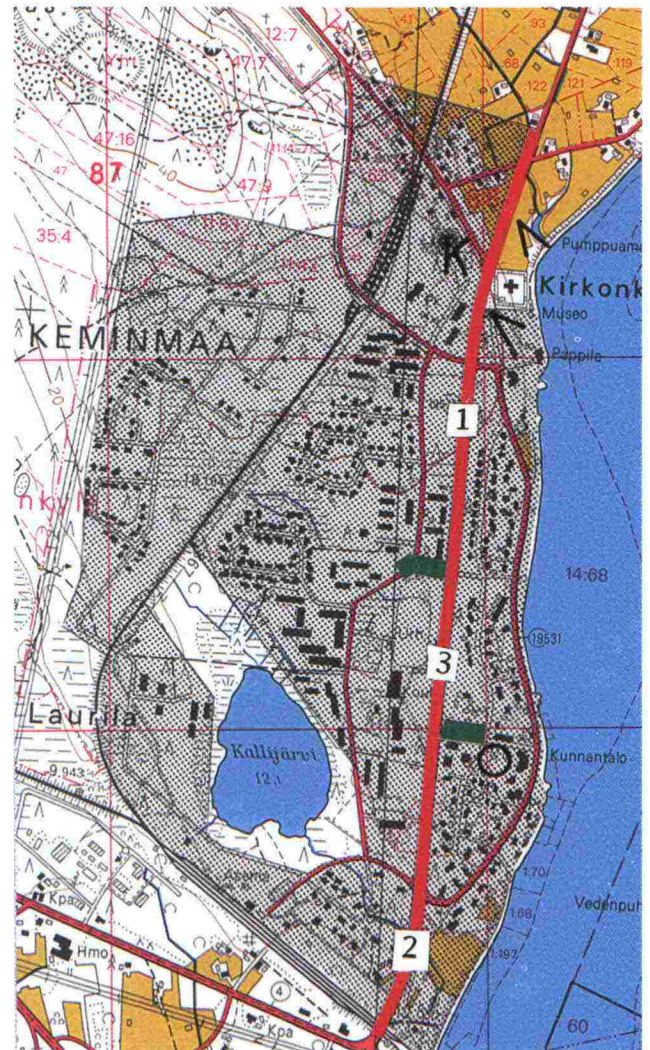
Taajama-alueella on ajanjaksona 1988-92 sattunut maantiellä 9203 23 liikenneonnettomuutta, joista 10 on ollut kevyen liikenteen onnettomuuksia. Rovaniementiellä em. ajanjaksona on sattunut 17 liikenneonnettomuutta, joista 8 on ollut kevyen liikenteen onnettomuuksia. Henkilövahinko-onnettomuuksia on taajama-alueella sattunut yhteensä 22 kpl.

Liikenteelliset puutteet

Laurilan taajaman liikenneturvallisuusongelmat keskittyvät Rovaniementielle sekä sen liittymään maantiehen 9203. Rovaniementien linjaus ja poikkileikkaus eivät sovellu taajamaliikenteeseen. Kevyen liikenteen ylityskohdat järjestelemättöminä ovat turvattomia. Valtaosa kevyen liikenteen onnettomuuksista on ollut polkupyörä-onnettomuuksia, jotka ovat tapahtuneet liittymissä.

Ehdotetut toimenpiteet

Rovaniementien poikkileikkaus sovitetaan ympäristöön tekemällä ajoradan kavennuksia ja istutuksia. Poikittaisen kevyen liikenteen turvallisuutta parannetaan rakentamalla alikulkukäytäviä ja suojatiekorokkeita.



Paikan historiasta kertova avoin ja arvokas sisäätulonäkymä kaipaa jatkuvaa ympäristön hoitoa.



Keskustan metsäinen läpikulkujakso kaipaa myös liikenteellisiä parannustoimenpiteitä.

KITTILÄ

*+ pohjoisen sisääntulojakson koivuistutukset
- yksioikoinen ja turvaton keskustarakenne*

Vuoden 1648 kartoista päätellen asutus oli keskitynyt tuolloin nykyisen Ala-Kittilän eteläpäähän Parvajoen ja Ounasjoen risteykseen ja Ylä-Kittilään Aakenusjoen suuhun. Ylä- ja Ala-Kittilä rakentuivat vähitellen yhteen ja syntyi nykyinen Kittilän kirkonkylä. Se on nauhamaisesti valtatie molemmin puolin kasvanut taajama, jota rajaa idässä Ounasjoki ja lännessä suoalue. Asukkaita taajamassa on noin 2800.

Taajamakuva

Sisääntulojaksot (Kt79):

1. Tien luonne muuttuu ja taajama rajautuu seurakuntatalon kohdalla. Tie on leveä, suoraviivainen ja liikenteellisesti sujuva. Jaksolle antaa luonnetta sitä rajaava koivujen rivistö jota tulisi täydentää avoimien pihojen kohdalla. Näkymä Ounasjoelle ennen emäntäkoulua ja hoidettu peltoaukea pien-talorivistön välissä jaksottavat sisääntulonäkymiä. Merkittäviä julkisia rakennuksia ovat emäntäkoulu ja keskustan porttirakennuksina toimivat postin ja poliisin toimitalot. Urheilutalo ympäristöineen kaipa kohentamista.

Sisääntulojaksojen ja kauppakadun ajoradan poikkileikkaus on Lapin taajamille tyypillinen: ajoradan molemmin puolin on pyöräilijöille maali-viivalla erotetut 1,5 metrin piennarkaistat, joiden vierellä on kapeat korotetut jalkakäytävät.

2. Tie Rovaniemeltä Kittilään on kulkenut aikai-semmin Ala-Kittilän kautta. Nykyinen tie ohittaa Ala-Kittilän sen länsipuolelta. Huoltoasema rajaa varsinaisen sisääntulojakson alkamaan vasta Sodankylän tien risteyksestä. Jakso on maantie-mäinen, tietila on leveä, ankean suoraviivainen ja liikenteellisesti hyvin sujuva. Tien poikkileikkaus on samanlainen läpi taajaman aina seurakunta-talolle saakka. Telen toimitalon kohdalla tien tasa-us rakennukseen nähden on liian korkealla. 3-kerroksinen ala-asteen koulu on taajaman etelä-pään maamerkki. Komeat kuuset ja havupuut yleensä ovat tärkeitä jakson myönteisen taajama-kuvan muodostajia. Varsinainen porttirakenne keskustaan on tiehen nähden hyvin sijoittuva kun-talon rakennus. Jaksoa rumentaa purettavassa kunnossa oleva rakennus.

Kauppakatu (Kt79):

Kauppakatu toimii samalla sekä kaupp- että lä-pikulkukatuna. Kadun ongelma on sen hajanai-suus ja pituus. Se on 700 metriä pitkä, viivasuora ja avoin, suorastaan kiitoratamainen jakso. Kes-kustalta puuttuu keskipiste. Torille ei ole osoitettu paikkaa rakennuskaavassa. Se on hakenut paik-kansa jakson pohjoispäästä hotellin edustalta. Tarpeellisia katutilan tiivistymiä syntyy 50-luvulla rakennetuista 2-kerroksisista taloista ja katutilaa rajaavista puista. Myöhemmin rakennetut, pää-asiassa 1-kerroksiset mittakaavattomat liikeraken-nukset sijaitsevat etäällä kadusta ja paikoitus on tyypillisesti niiden edessä laajalla asfalttipihalla. Liittyminen tiehen tapahtuu paikoitusalueen koko pituudella.

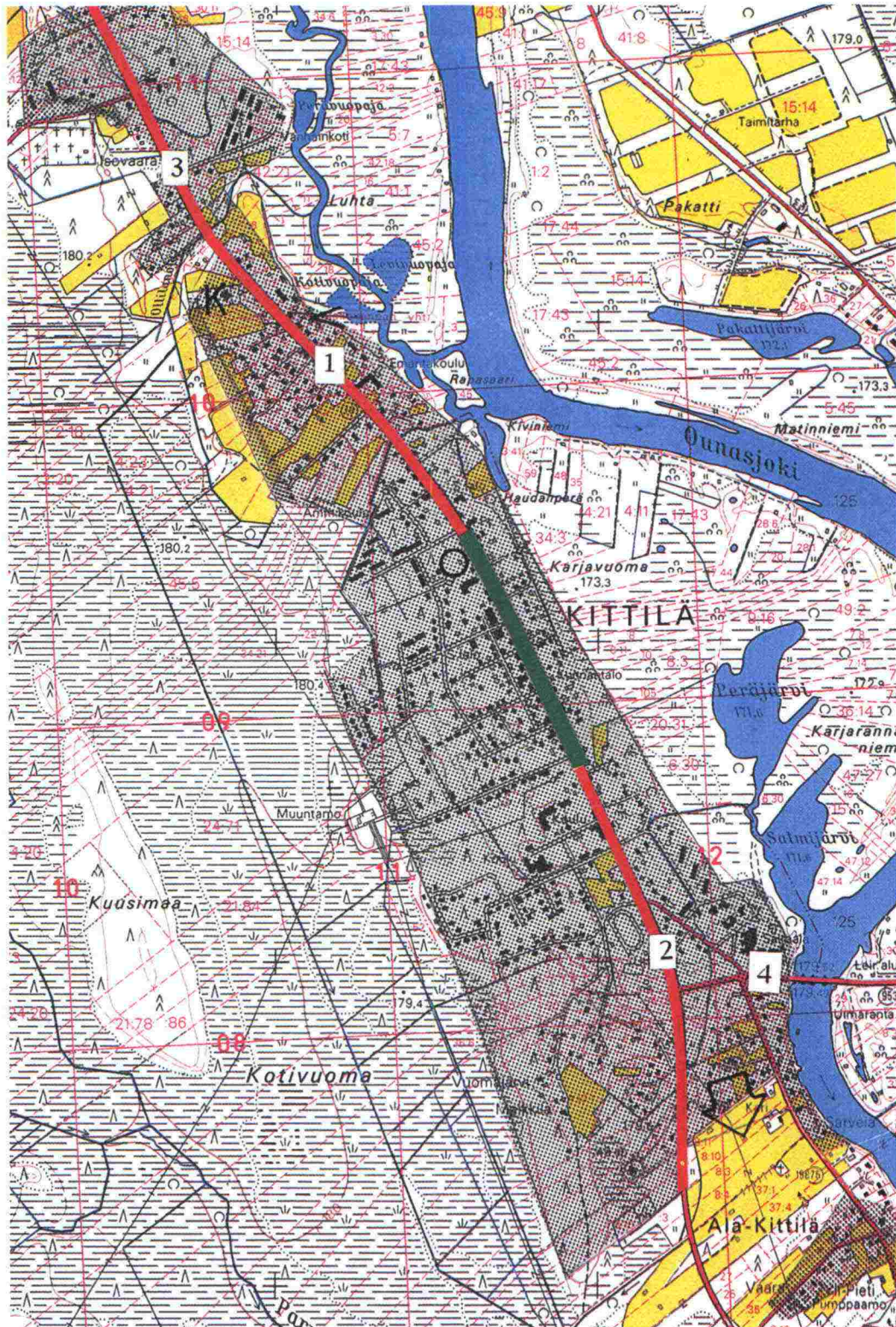
Maankäyttöä voi tehostaa ja taajamakuva pa-rantaa muuttamalla mittakaavattomat 1-kerroksi-set rakennukset 2-kerroksisiksi ja ottamalla va-paat alueet käyttöön. Se voi olla rakenteellisesti ongelmallista, mutta mahdollisuus pitäisi tutkia. Kauppakeskustan tiivistäminen tulisi aloittaa kun-tantalon tienoilta keskustan eteläpäästä, jonne tulisi rakentaa määrätietoisesti taajaman toimin-nallinen keskipiste toreineen. Taajaman läpi kul-kee paljon raskasta liikennettä, jonka pysäköintiä ja linja-autoasemaa varten tulee osoittaa paikka.

Kirkonkylän alueelle on tehty liikennesuunnitelma. Siinä on ansiokkaasti parannettu liikekeskustan paikoitusta, liittymiä vähennetty ja ajorataa kaven-nettu. Poikittaisen liikenteen turvallisuuteen tulisi edelleen kiinnittää huomiota. Viihtyisyyden ja taa-jamakuvan parantaminen edellyttää yhteistyötä kaavoittajan kanssa.

Lähestymisjaksot:

3. (Kt79) Ylläsjärven tie liittyy Muoniosta tulevaan suoraviivaiseen tiehen vähän ennen loivasti kaar-tuvan jakson päätteenä näkyvää kirkkoa. Ylläs-järven tien risteyksestä saakka erillinen kevyen-liikenteen väylä seuraa loivasti kaartuvaa tietä pensoittuvassa peltomaisemassa. Etenkin kirkon ympäristö tulisi pitää kunnossa. Tien ja kevyen liikenteen väylän väliin tulisi istuttaa havupuita.

4. (Mt939) Jakso Sodankylän tietä valtatielle ylit-tää Ounasjoen. Näkymässä sillalta jokilaaksoon kohti pohjoista korostuu lappilaisen puhtaan erä-maaluonnon läsnäolo. Taajaman läheisyydestä kertoo vain metsän läpi häämöttävät sairaalan rakennukset. Ounasjoen länsipuolella sijaitseva



Pakatin alue on tulevaa asumisen laajentumisaluetta. Pakatissa sijaitsee myös maatalouskoulu. Kapea silta voi tulevaisuudessa muodostua pulonkaulaksi. Jaksolta puuttu kevyen liikenteen väylä.

Maankäyttö

Kylän keskiosassa on rakennuskelpoinen maa käytetty lähes loppuun. Rakentamisen tehostamisen mahdollisuutta ei ole vielä tutkittu. Yleiskaa- vassa tulevan asuinrakentamisen painopiste on taajaman eteläpäässä, palvelut sijoittuvat keskustaan ja teollisuus pohjoispäähän.

Ympäristö

Alava Ounasjokilaakso tulvaniittyineen ja taustalla hämmäyttävä tunturimaisema antavat maisemalle hienon ominaisleiman. Kittilän puukirkko on C.L. Engelin suunnittelema. Se on rakennettu vuonna 1831. Avoimella paikalla seisovan kirkon länsipuolella on vanha hautausmaa. Taajaman keskustasta 20 km:n päässä sijaitseva Levitunturi on matkailun kannalta tärkeä kohde. Kittilän kirkonkylälle on tehty vihersuunnitelma opinnäytteenä.

Liikenne ja liikenneturvallisuus

Tieverkko

Taajaman tieverkon rungon muodostaa taajaman läpi johtava kantatie 79. Taajaman eteläosassa kantatiehen liittyy Sodankylä-Kittilä maantie ja taajaman pohjoisosassa Kittilä-Ylläsjärvi maantie. Kantatien leveys on 10 m, missä on molemmin puolin 1.5 m:n pientareet ja korotetut 2.0 m leveät jalkakäytävät molemmin puolin ajorataa. Kirkolta Ylläsjärventien liittymään on erillinen kevyen liikenteen väylä. Polkupyöräliikenne käyttää pientareita. Kantatien liikennemäärät ovat ydinkeskustan alueella 7500 ajon/vrk. Taajaman eteläosassa 1600 ajon/vrk ja pohjoisosassa 2000 - 4500 ajon/vrk.

Liikenneturvallisuus

Kantatiellä on sattunut vuosien 1988-92 aikana 22 liikenneonnettomuutta, joista 6 kevyen liikenteen onnettomuutta. Henkilövahinkoihin johtaneita onnettomuuksia on em. ajanjaksolla sattunut 6 kpl. Sodankylä-Kittilä maantiellä on sattunut 6 onnettomuutta, joista 3 henkilövahinko-onnettomuutta.

Liikenteelliset puutteet

Kantatien leveys taajamassa on ylileveä haluttuun nopeustasoon verrattuna. Kevyen liikenteen väylästä on puutteellinen ja kantatien ylittäminen on turvatonta. Tonttiliittymiä on paljon. Pysäköinti liikkeiden edessä on järjestämätöntä ja sekavaa. Pysäköintipaikoilta peruutetaan jalkakäytävän yli. Pyöräilijät ovat autojen seassa ajoradalla.

Ehdotetut toimenpiteet

Kantatien ajorata kavennetaan vastaamaan haluttua nopeustasoa. Tie jaksotetaan sisääntulo-osuuksiin ja kauppakatu-osuuteen. Kevyen liikenteen olosuhteita parannetaan leventämällä kevyen liikenteen väyliä ja toteuttamalla ne osaksi erillisinä, osaksi korotettuina. Poikittaisen kevyen liikenteen suojatiejärjestelyt suunnitellaan turvalisiksi. Toteutetaan liittymäjärjestelyt ja jäsennellään pysäköinti ydinalueella ajorataan liittyvinä vino- ja suuntaispysäköintinä. Varmistetaan liikenteen sujuvuus pääliittymissä ja tarvittaessa ne kanavoidaan päätien suunnassa. Kiertoliittymien sijoittaminen ydinaluetta rajaavina hidastimina selvitetään yleissuunnitelmassa. Kaavatiejärjestelyillä voidaan vähentää taajaman sisäistä, lyhytmatkaista liikennettä kantatiellä.



Hotellin edustan laajalle asfalttikentälle hakeutunut torikauppa.



Liikennepainotteinen ja sekava kauppakatu jota puusto ja 50-luvun rakennukset jäsentävät.

KOLARI

+ keskittyneet palvelut
- epäviihtyisä keskusta

Pysyvää asutusta Kolarin nykyisen taajaman tienoille on tullut ensimmäisenä Kolarin saarelle 1650-luvulla. Pekka Kolari oli saaren ensimmäisiä asukkaita. Nykyisen taajaman kohdalle, Muonionjoen ja Putaan liittymäkohtaan, asutusta on syntynyt maatalouden harjoittamisen myötä 1800-luvulla. Nykyinen asutus on muotoutunut nauhamaisesti joen varteen rakentamiskelpoisille alueille. Taajamassa on asukkaita noin 1900 ja asukasluku on pysynyt ennallaan viimevuosina.

Taajamakuva

Ohitustie (Vt21):

Tie on irti taajaman maankäytöstä. Teollisuusalue jää piiloon metsän suojaan. Ohitustieltä on kaksi liittymää Kolarin keskustaan. Heikkilän risteyksessä taajaman läheisyydestä kertovat liike-, palvelu- ja huoltoasemarakennuksien epämääräinen rykelmä. Mainokset, liike- ja liikennemerkit yhdessä tekevät risteyksestä levottoman. Eteläinen liittymä on kanavoitu ja se on selväpiirteinen.

Sisääntulojaksot:

1. (Mt938) Jakso on irrallaan taajamarakenteesta ja tie hallitsee avointa peltomaisemaa. Näkemälleen huonot katuliittymät Pappilantien ja Sairaalan tien risteyksissä tulee hoitaa kuntoon.

2. (Mt938) Kevyen liikenteen väylä noudattelee tien geometriaa liittyen Heikkiläntien risteyksen jälkeen ajorataan korotettuna. Taajama rajautuu vasta kaksikerroksisten rivitalojen luona. Jakson keskivaihe on geometrialtaan suoran yksitoikkoinen, mikä houkuttelee suuriin nopeuksiin juuri ennen tien molemmin puolin sijaitsevien koulujen liittymiä. Taajamatien ylityksen turvallisuutta koulujen kohdalla tulee parantaa rakenteellisin keinoin ja liikenteen nopeutta hidastamalla jo ennen liittymää. Ennen kauppakadulle tuloa on tärkeä pilkahdus joelle. Näkymää tulisi avata lisää, sillä se on ainoa keskustan jokinäkymä. Taksiasema vaikuttaa väliaikaiselta, sen sijainti on huono ja se on tiehen nähden liian alhaalla.

3. (Pt19719) Jakso Heikkilän läpi on metsäinen ja geometrialtaan yksitoikkoisen suora tonttikatu, jonka alkupäässä ovat huoltoasema ja Kolarin järjestöyhdistys, keskivaiheilla urheilukenttä ja nuorisoseuran talo. Muuten rakentaminen on pientalovaltaista. Jakson loppupäässä on viehättävä näkymä peltoaukean yli Putaaseen. V21:n havaittavutta Heikkiläntieltä tultaessa tulisi parantaa. Kevyen liikenteen väylä puuttuu.

4. (Pt19719) Suoraviivainen ja maantiemäinen jakso päättyy peltoaukean jälkeen miltei kauppakadun päähän.

5. (Pt19718) Jakso on taajaman kaunein. Kolarinsaari on hyvää rakennusmaata ja asutus tulee lisääntymään siellä. Jaksolla ohitetaan Kolarin vanha suojeltu puukirkko- ja kirkkomaa ja ylitetään Pudas. Näkymä sillalta taajamaan yli villiintyneiden peltojen on takapihamainen. Kapea silta tulee olemaan ongelma tulevaisuudessa liikenteen lisääntyessä. Kevytliikenneväylä puuttuu.

Kauppakatu (Mt938):

Taajaman keskustajakso toimii samalla sekä kauppa- että läpikulkukatuna. Kauppakatu rajautuu hyvin, sillä on selvä alkua ja loppu. Keskusta on kuitenkin epäviihtyisä ja tasapainoton, sillä taajamakuva on hyvin liikennepainotteinen. Maantiemäisen ajoradan vuoksi liikenne on sujuvaa.

Keskustan taajamarakenne on väljä, sekava ja epäyhtenäinen. Tietila on suhteettoman leveä, sillä rakennukset ovat etäällä tiestä. Pari 50-luvulla rakennettua ryhdikää puurakennusta kiinteyttävät taajamakuva ja antavat keskustalle ajallista ulottuvuutta. Myöhempi rakennuskanta 60- ja 70-luvuilta on pääasiassa 1-kerroksista, kirjavaa, muodotonta ja mittakaavatonta; uusimmatkaan liikerakennukset eivät juuri poikkea niistä edukseen. Keskusta on yhtä suurta aukiota, varsinaisen kauppa-aukion kuitenkin puuttuu. Rakennusten korkeusasema tien suhteen vaihtelee ja jotkut liikerakennukset ovat liian korkealla. Uusi kirkko jää keskustan ulkopuolelle eikä sillä ole selvää asemaa taajamassa; se on kuitenkin taajaman maamerkki. T-kauppa kääntää osittain selkänsä kauppakadulle, mistä johtuen sen eteen muodostuu kuollut, merkityksetön aukio. Osuuspankin kohdalla on yritetty kiinteyttää taajamakuva pensasistutuksin, mutta lyhytvartiset pensaat muodostavat kuitenkin näkemäesteen. Muita istutuksia ei kauppakadun varrella ole. Valaistus on heikko.

Positiivista keskustassa tulevia suunnitelmia ajatellen on rakennusten välinen runsas tila ja tien

kaartuminen. Hyvään lopputulokseen pääseminen edellyttää liikennesuunnittelijan ja kaavoittajan välistä yhteistyötä sekä myönteistä asennetta päätäjiltä ja kiinteistöjen omistajilta. Viihtyisän keskustan luominen edellyttää perusasioiden, kuten tien luonteen muuttamista, tietilan mittakaavan parantamista, pysäköinnin, poikittaisten ja pituus-suuntaisten kevyen liikenteen yhteyksien järjestämistä

Maankäyttö

Taajaman maankäyttö on maaseutumaisen väljää. Tärkeimmät palvelut ovat keskittyneet verrattain suppealle alueelle keskustaan. Yleiskaavan mukaan Isopalon ja Melakankaan alueet ovat asuinrakentamisen reservialueita. Niiden rakentaminen ei tule oleellisesti lisäämään keskustan liikennettä. Teollisuus tulee pysymään V21:n varressa, missä sille on osoitettu laajentumisalue.

Ympäristö

Luontonsa puolesta Kolarin kunta kuuluu Aapa-Lappiin. Taajaman ympäristö on tasaista eikä siinä ole maisemallisia kohokohtia. Muonio- ja Yläsjoki tuovat maisemaan vaihtelua ja jokien risteyskohta on maisemallinen kiinnekohta, jonka vaikutuspiiriin nykyinen taajama on rakentunut. Vanha puukirkko ja tapuli vuosilta 1818-19 sekä kirkkomaa on arvioitu valtakunnallisesti kulttuurihistoriallisesti arvokkaaksi kokonaisuudeksi. Kirkon lähellä on entinen markkinakenttä. Taajamassa ei ole muita suojelukohteita, sillä jatkosodan perääntymisvaiheessa saksalaiset polttivat taajaman lähes täydellisesti. Kirkonkylään on tehty viihesuunnitelma.

Liikenne ja liikenneturvallisuus

Tieverkko

Taajamantieverkon rungon muodostaa mt 938, jonka liittymä taajaman ohittavaan vt 21:een muodostaa taajaman pääsisäänkäynnin. Taajamaan päästään myös pohjoisesta Heikkilän paikallistien ja etelästä Palosaajon paikallistien kautta. Maantien leveys taajama-alueella on 7/8 m. Taajaman keskustassa on molemmin puolin korotettu 3.0 m leveä kevyen liikenteen väylä, joka jatkuu erillisenä vain toispuoleisena taajaman reuna-alueella. Liikennemäärät keskustassa ovat mt 938: lla n.

2700 ajon/ vrk, Palosaajon paikallistiellä n. 680 ajon/ vrk ja Heikkilän paikallistiellä n. 540 ajon/ vrk.

Liikenneturvallisuus

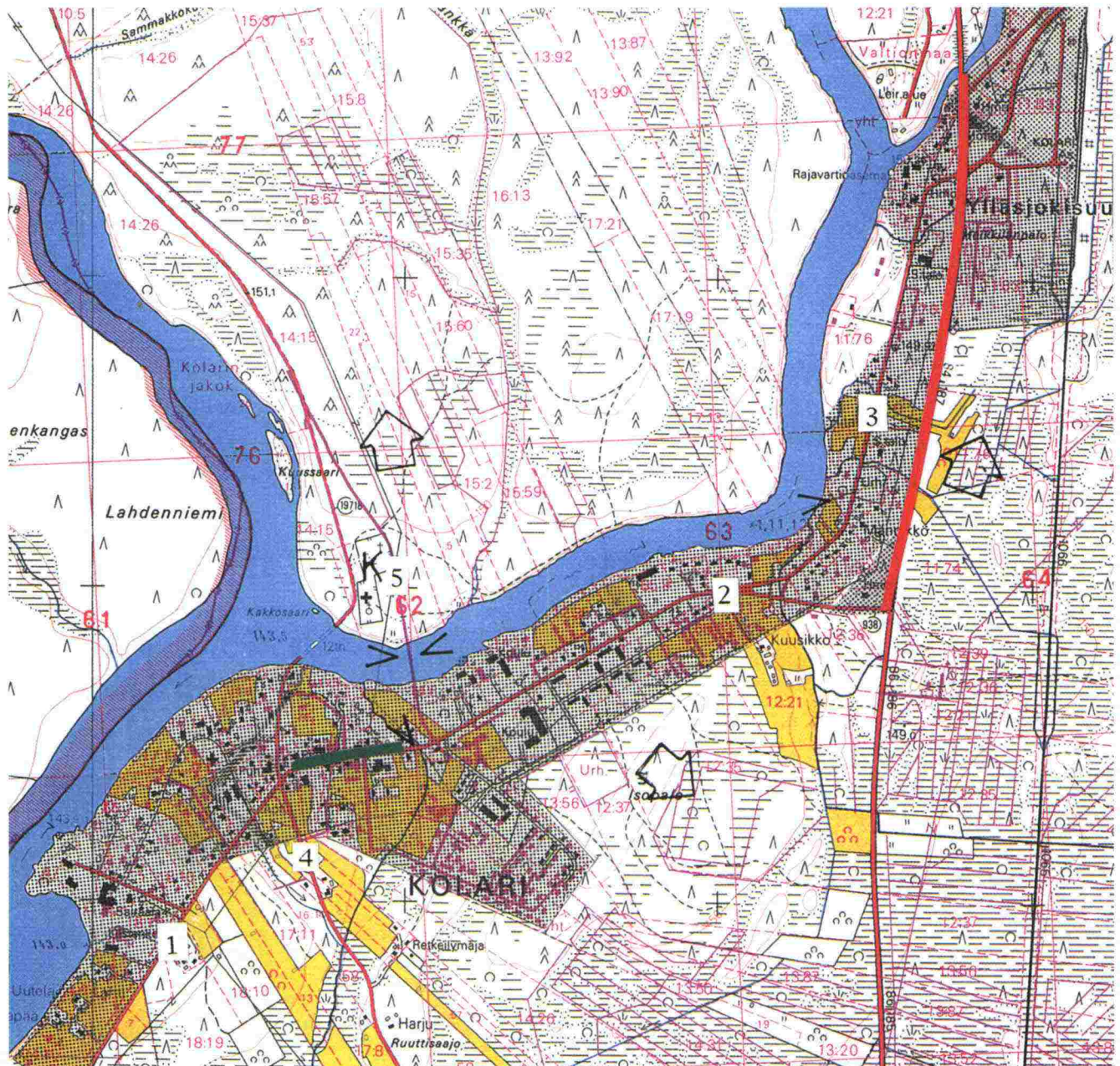
Maantiellä on ajanjaksona 1988-92 sattunut 5 liikenneonnettomuutta, joista 3 on ollut henkilövahinko-onnettomuuksia. Kevyen liikenteen onnettomuuksia on em. ajanjaksona tapahtunut 2 kpl.

Liikenteelliset puutteet

Liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallisimpia ovat eräiden kaavateiden puutteelliset näkemät, liikkeiden edustoilla tapahtuvan pysäköinnin järjestelemättömyys sekä kevyen liikenteen väylien heikko valaistus. Koulukeskuksen kohdalla oppilaiden kulku maantien yli tapahtuu järjestelemättömästi. Ko. kohdalla suora ajorata houkuttelee ylinopeuksiin, mikä lisää ajoradan ylitysten turvatomuutta.

Ehdotetut toimenpiteet

Kevyen liikenteen olosuhteita parannetaan rakentamalla tielle suojatiekorokkeita ja hidastimia autoliikenteelle sekä jäsentelemällä pysäköintiä ja parantamalla näkemiä.



50-luvun rakennukset kertovat omaa tarinaansa paikan historiasta. Ne ovat tärkeitä taajamakuvan kannalta Kolarin avoimessa ja liikennepainotteisessa keskustassa.



Suoraviivainen ja avoin sisääntulojakso houkuttelee nostamaan ajonopeutta juuri ennen koulukeskusta.

MUONIO

*+ aika yhtenäinen 50-luvun rakennuskanta
- sekava ja ankea keskusta*

Asutusta kunnan alueella on ollut jo kivikaudella. Suomalaisasutus tuli paikalle 1500-luvulla. Taajama on rakentunut nauhamaisesti kuten jokivarsikylät Muonionjärven rannalle. Asukkaita taajamassa on hieman yli 1500.

Taajamakuva

Ohitustie (Vt21):

Pientaloasutus jää metsän suojaan piiloon keskustan molemmin puolin. Jaksolla on kaksi tienvarsinäkymiä häiritsevää piha-aluetta, jotka tulisi aidata. Tien ja kevyen liikenteen väliin tulisi istuttaa lisää suojakuusia. Etelästä tultaessa taajama on helppo ohittaa. Ainoaksi havainnoksi taajamasta saattaa jäädä avoin ja laaja huoltoaseman asfalttinen piha-alue.

Pohjoisesta tultaessa taajamasta saa sekavan ensivaikutelman heti maiseman avauduttua kallioleikkausken jälkeen. Kirkko keskellä kylää erottuu hyvin taajamakuvas- ja antaa aavistuksen taajaman jatkuvuudesta mäen toisella puolella. Näkymä keskustaan tultaessa on takapihamainen, sillä uusimmankaan liikerakennuksen suunnittelussa ei ole huomioitu paikan tärkeää merkitystä taajaman myönteisen ensivaikutelman luojana ja maa-merkkinä. Jerisjoen rannat tulisi hoitaa kuntoon istutuksin.

Lähestymisjaksot:

1. (Kt79) Jakso on metsäinen maantie ja geometrialtaan verrattain vaihteleva. Muonion kirkonkylä näkyy mäeltä sähkölinjaa pitkin jo noin 4 km:n etäisyydeltä keskustasta. Jakso päättyy suoraan taajaman keskustaan ilman sisääntulojaksoa. Jerisjoki piristää sekavaa kylänäkymää. Oloksen suunnasta tietä käytetään kausiluonteisesti vilkkaastikin hiihtoluisteluun ja lenkkeilyyn, mikä häiritsee tien käyttöä. Kevyen liikenteen reitti puuttuu.

2. (Pt19885) Jakso alkaa komeasti kuusiportilla. Mikäli tie ei olisi niin suoraviivainen ja liikenteellisesti sujuva, niin sitä voisi kutsua kylänraitiksi. Hienot näkymät Muonionjärvelle ja kirkonkylään, verrattain yhtenäinen rakennuskanta ja muutamat ryhdikkäät 50-luvun julkiset rakennukset rytmittävät sopivasti maisemaa. Jalankululle on korotettu ajo-

radasta oma kaista, jota tulisi leventää myös pyöräilijöiden käyttöön sopivaksi.

3. (Pt19883) Sisääntulotie toimii samalla rauhallisena tonttikatuna. Tie liittyy hyvin sekä maastoon että ympäristön rakennuksiin ja kasvillisuuteen. Jakson keskivaiheilla on tarkastelualueen yksi harvoista raitin piirteitä omaavista tienpätkistä. Mittakaavaltaan yhtenäiset rakennukset sijaitsevat lähellä ajorataa, pihoilla on hyvää puustoa, tien geometria on vaihteleva ja tieltä avautuu kauniita näkymiä Muonionjärvelle. Ennen keskustaa raittimaisuus katoaa ja tieltä avautuu avoin näkymä Jerisjoen suun yli Putaanrantaan. Alavan rannan maantäyttötöyöt ovat menossa. Kun maisemanhoitotyöt on loppuunsaatettu on taajamassa hieno virkistysalue keskellä kylää. Pyöräilylle tulisi järjestää tilaa kuten Putaanrannantiellä.

Kauppakeskus (Pt19883, Pt19885):

Kauppakeskuksen rakenne poikkeaa muista tarkastelualueen nauhamaisista taajamista, sillä se on rakentunut verrattain suppealle alueelle teiden risteyskseen, liikenteelliseen solmukohtaan. Keskusta ei muodosta kuitenkaan yhtenäistä kokonaisuutta, vaan liikennejärjestelyt ja rakennuskanta ovat sekavia. Mittakaavaltaan ja sijoituksestaan parhaat rakennukset ovat 50-luvulta, uudemmat 1-kerroksiset liikerakennukset ovat kaukana tiestä eivätkä muodosta katutilaa. Pysäköinti on liikkeiden edessä laajoilla asfalttialueilla ja se on järjestämättä. Liittyminen tielle tapahtuu yleensä koko alueen pituudelta.

Liikenteen nopeudet eivät keskustan luonteesta johtuen ole ongelmallisen suuria. Kuitenkin pääsisääntulosuunnista, Putaanrannasta ja Lahdenrannasta kauppakeskustaan tultaessa on syytä muuttaa tien luonnetta ja järjestää myös poikittainen liikenne turvallisiksi. Keskustan tiemittakavaa tulisi parantaa ryhdistämällä ja tiivistämällä rakennuskantaa ja rajaamalla puilla tietilaa. Putaanrannantien liikerakennukset on rakennettu niin kauas tiestä, että niiden edessä olisi tilaa jopa laajentaa, jolloin olisi mahdollista muodostaa ryhdikkäämpää katutilaa rakennuksien avulla.

Keskustasta puuttuu tori tai kauppa-aukio. Yksi parhaista paikoista on tarvikeliikkeen edustan aukio taajaman toiminnallisessa keskipisteessä. Toistaiseksi se on varattu pysäköintiin. Linja-autoaseman paikka on ahdas.

Maankäyttö

Taajaman maankäyttö on väljää ja sitä voidaan tiivistää. Rakennuskanta on verrattain yhtenäistä ja omaleimaista johtuen 50-luvun rakennusten suuresta määrästä. Maiseman avoimuudesta johtuen rakennettua ympäristöä näkyy kerralla paljon ja sen yhtenäisyydellä on siten suuri merkitys taajaman omaleimaisen ilmeen luojana. Muoniolaisilla olisi vielä mahdollisuus kehittää ja korostaa taajamansa paikallisia erityispiirteitä. Rakentaminen tulisi näin ollen sopeuttaa kyseisen ajan rakennuskantaan. Rakentaminen on pysynyt yhtä poikkeusta lukuunottamatta ohitustien länsipuolella.

Ympäristö

Luonnoilta Muonio kuuluu Aapa-Lappiin, tarkemmassa Lapin maisema-alueiden jaossa puhutaan 'Lapin vuorimaasta'. Ei turhaan, sillä taajamaan näkyvät komeat Olos-, Pallas- ja Ounas-tunturit. Lapin sodassa kirkonkylän rakennuksista poltettiin lähes 80 %. Saksalaiset säästivät kuitenkin maisemaa hallitsevan puukirkon, joka on vuodelta 1817. Kirkko on maamerkki jokirannan avoimessa maisemassa, joka jatkuu eheänä pohjoiseen kohti Ylimuoniota. Muita suojeltavia rakennuskohteita tai -alueita ei taajamassa ole. Kunnan alueella on kaikkiaan noin 30 joko olemassaolevaa tai ehdotettua luonnonsuojelu-aluetta. Muonion taajamaan on tehty maisemasuunnitelma harjoitustyönä 1992.

Liikenne ja liikenneturvallisuus

Tieverkko

Taajaman tieverkon keskipiste on valtatie 21:n ja Rovaniemi- Muonio kantatien 79 liittymä. Valtatien ja Muoniojoen välissä kulkevat lenkkimäisesti Lahdenrannan paikallistie, Putaanrannan paikallistie sekä siitä erkaneva Keräs-Siepin paikallistie. Varsinainen taajama on valtatie 21:n varressa ennen kantatien liittymää sekä paikallisteiden varrella. Valtatien leveys taajamassa on 10/ 7 m. Valtatien yhteydessä on toisella puolella erillinen kevyen liikenteen väylä sekä alikulkukäytävä. Paikallisteiden leveys on 8/7 m ja niiden yhteydessä on kapea, korotettu jalkakäytävä taajaman keskustassa. Liikennemäärät valtatiellä on n. 1700 ajon/ vrk ja paikallisteilla 600-2400 ajon/ vrk.

Liikenneturvallisuus

Taajamassa on ajanjaksona 1988-92 sattunut 11 liikenneonnettomuutta. Henkilövahinko-onnettomuuksia sattui em. ajanjaksona 2 kpl. Kevyen liikenteen vahinkoja ei tapahtunut.

Liikenteelliset puutteet

Muonion taajaman liikenteellisesti ongelmallisin paikka on valtatie 21:n ja kantatien 79 liittymä, jossa valtaosa taajaman liikenneonnettomuuksista tapahtuu. Ongelmana taajamassa on se, että valtatie 21 palvelee sekä pitkämatkaista että taajaman sisäisiä yhteyksiä. Valtatien laatutaso on huonontunut lukuisten tonttiliittymien vuoksi. Kevyen liikenteen väyläpuutteita on sekä taajaman reuna-alueella valtatie yhteydessä että taajaman sisällä paikallisteiden yhteydessä. Näitä ovat esim. kapeat, korotetut jalkakäytävät, joilla ei ole mahdollisuutta pyöräilyyn.

Ehdotetut toimenpiteet

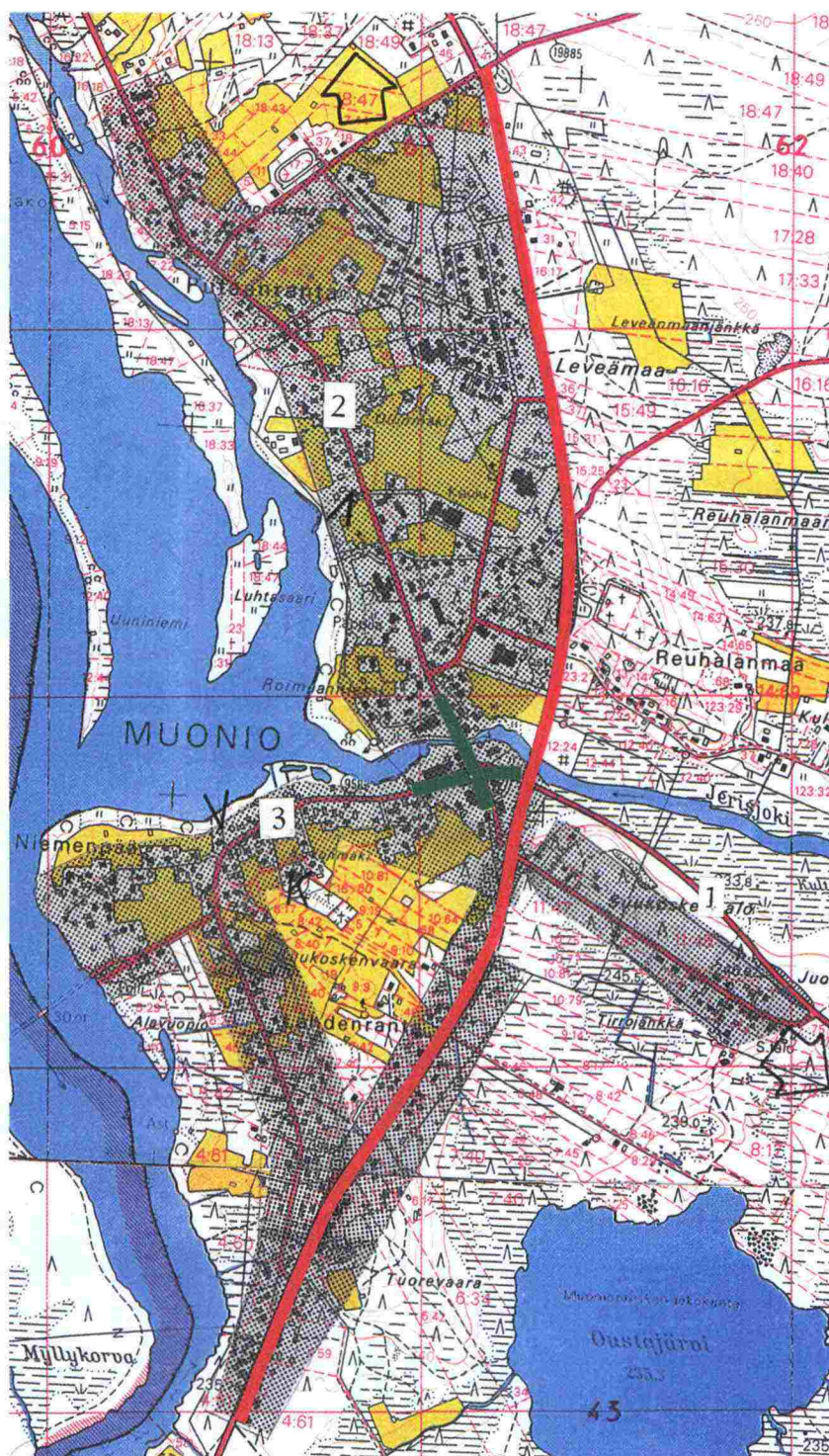
Taajamassa paikallisteiden kevyen liikenteen väyliä levennetään, ajorataa kavennetaan ja tehdään suojatiejärjestelyjä. Valtatien yhteyteen rakennetaan kevyen liikenteen väylät, järjestetään poikittaisia yhteyksiä, rakennetaan alikulkukäytävä sekä tehdään suojatiejärjestelyjä.



Muonion keskustasta erottuvat 50-luvun rakennukset ja kirkko.



Uudet liikerakennukset laajoine asfalttipihoineen tekevät kauppa-keskuksen taajamakuvaan sekavan ja hajanaisen.



PELKOSENNIEMI

*+ paikan omaleimaisuutta on vielä tallella
- läpikulun luonnetta korostava keskusta*

Ensimmäiset suomalaiset nousivat Kemijoen latvavesille 1660-luvulta alkaen. Pelkosenniemi on saanut nimensä Lumijoelta lähteneestä tarunomaisesta Paavali Pelkosesta, joka asettui asumaan Lapin plakaatin turvin nykyisen kirkonkylän alueelle. Pelkosenniemen taajama on kasvanut nauhamaisesti Kemijoen rantatöyräälle. Taajaman asukasluku on tällä hetkellä noin 700 ja sen oletetaan säilyvän entisellään myös tulevaisuudessa.

Taajamakuva

Taajaman lähestymisjakso (Vt5):

1. Jakso alkaa metsäisenä tiepiirin tukikohdan seutuvilta, minkä jälkeen maisema muuttuu pensoittuvaksi pelloksi. Parin yksittäisen talon lomitse avautuu vielä näkymiä Kemijoelle. Jakso on maantiemäinen, liikenteellisesti sujuva ja geometrialtaan yksitoikkoisen suoraviivainen. Jaksolta puuttuu erillinen kevyen liikenteen väylä, jonka tulisi ulottua aina Pyhäjärven risteykseen saakka. Turismi lisää liikennettä keskustan ja Pyhäjärven välillä.

Sisääntulojaksot (Vt5):

2. Tiukasti tien varteen sijoittuvat pientalot osoittavat jakson alkamiskohdan. Ränsistynvä huoltoasema pilaa näkymän Kemijoelle. 50-luvun rakennukset, etenkin maamerkin luonteen omaava postirakennus ja suojeluskunnan talo, ovat tärkeitä taajamakuvan ja Pelkosenniemen identiteetin kannalta.

3. Ranta-alueelle harvinaisen komea havupuumetsikkö muodostaa jakson portin. Metsä kätkee sisäänsä terveyskeskuksen ja metsähallituksen toimipisteen. Tämän jälkeen maisemaa hallitsee hoitamattomalle peltoaukealle levinnyt pientaloasutus. Asutus tulee osayleiskaavan mukaan tiivistymään tulevaisuudessa. Talojen välistä avautuu kauniita näkymiä Kemijoelle. Jakson loppuosan näkymää hallitsee joki ja tien oikealla puolella taajaman komeimmat maatilakeskukset ja yksittäiset talot hoidetun peltokumpareen keskellä. Taajaman asuttaminen on alkanut tältä kumpareelta, Pelkosen talon kohdalta. Jakso on maantiemäinen, liikenteellisesti sujuva ja geometrialtaan yksitoikkoisen suoraviivainen. Jaksolta puuttuu erillinen kevyen liikenteen väylä, loppuosalla on ajoradasta korotettu erillinen jalkakäytävä.

Kauppakatu (Vt5):

Kauppakatu on luonteeltaan läpikulkukatu. Koulu- ja rakennus yhdessä tien toisella puolella sijaitsevan 2-kerroksisen rakennuksen kanssa muodostavat kauppakadun portin taajaman pohjoispäässä. Arvokas lehtikuusiryhmä tien molemmin puolin tiivistää porttivaikutelmaa. Myös paloasema on keskustan luonteen ja mittakaavan kannalta tärkeä rakennus. Eteläpäässä kauppakatu alkaa mittakaavaltaan taajamakuvaan sopivan, mutta katuun nähden ongelmallisen pankin kohdalta.

Pelkosenniemiessä on aineista miellyttävän keskustan luomiseen. 50-luvun rakennukset luovat myönteistä taajamakuva, mutta uudempi rakennuskanta on mittakaavatonta ja tekee taajamakuva sekavan. Etenkin kunnantalo ja viereinen kauppa ovat strategisesti tärkeillä paikoilla ja kaipaavat ryhdistämistä. Keskustasta puuttuu tori, jonka luonteva paikka olisi K-kaupan ja huoltoaseman välissä, lähes taajaman toiminnallisessa keskipisteessä. Kauppakadulta on säilytettävissä näkymiä joelle ja kirkkoon, joka on taajaman tärkeä maamerkki. Kauppakatu ja kirkko tulisi yhdistää tiiviimmin toisiinsa esimerkiksi kuusikujan avulla. Puustoa ei kauppakadulla ole, mutta esimerkeistä päätellen kuusi ja koivu viihtyvät myös Pelkosenniemiellä.

Keskustan kohdalla tietila on liian leveä ja poikittaiset yhteydet ovat puutteelliset ja turvattomat. Liikenne kauppakadulla on sujuvaa ja varsinkin läpikulkevan liikenteen nopeudet suuria. Taajaman läpi kulkee vilkas puutavararekalliliikenne. Kadun kaartuminen on taajamakuva kannalta myönteinen asia, mutta kaarre heikentää liikenteen havaittavuutta länsipuolelta alamäkeen kadulle liittyäessä. Paikoitus on uusien liiketalojen edessä ja paikoitusalueista on muodostunut kadun itäpuolelle rinnakkainen väylä. Katutilaa voidaan edelleen parantaa istutuksin ja katurakentein.

Maankäyttö

Alvar Aallon vuonna 1955 tekemän yleiskaavan mukainen taajaman ohitustie ei ole toteutunut, minkä vuoksi taajama on voinut säilyttää perinteisen nauhamaisen rakenteensa. Taajaman maankäyttö on väljää ja sitä voidaan tiivistää ottamalla tyhjät tontit käyttöön. Terveyskeskus sijaitsee etäällä keskustasta, mikä aiheuttaa osaltaan ylimääräistä edestakaista autoliikennettä. Pyhäjärven tien ja keskustan rakennuskaava-alueen välinen alue tulisi yleiskaavoittaa.

Ympäristö

Luontonsa puolesta Pelkosenniemi kuuluu Aapa-Lappiin. Kemijoki ja siitä loivasti nouseva maasto muodostavat maiseman luonteenomaiset piirteet. Puukirkko vuodelta 1929, pappila vuodelta 1927 sekä 50-luvun ja sitä edeltävä rakennuskanta ovat tärkeitä rakennuksia taajamakuvan kannalta. Yleiskaavassa on osoitettu terveyskeskuksen alue suojeltavaksi.

Liikenne ja liikenneturvallisuus

Tieverkko

Taajaman tieverkon muodostaa taajaman läpö kulkeva vt 5, jonka varrella nauhamainen asutus ja kauppakeskus sijaitsevat. Valtatien leveys on taajaman keskustassa 10/7 m. Molemmiin puolin ajorataa on kapea, korotettu jalkakäytävä. Polkupyöräliikenne käyttää 1.5 m leveitä pientareita. Liikennemäärä taajamassa on noin 1280 ajon/vrk.

Liikenneturvallisuus

Valtatiellä 5 on ajanjaksona 1988-92 sattunut 8 liikenneonnettomuutta. Henkilövahinko-onnettomuuksia on näistä ollut 3 kpl. Kevyen liikenteen onnettomuuksia ei edellä mainittuna ajanjaksona ole tapahtunut. Taajaman liikennevahingot ovat nykyisellään lähinnä lieviä kääntymis- ja risteys-onnettomuuksia.

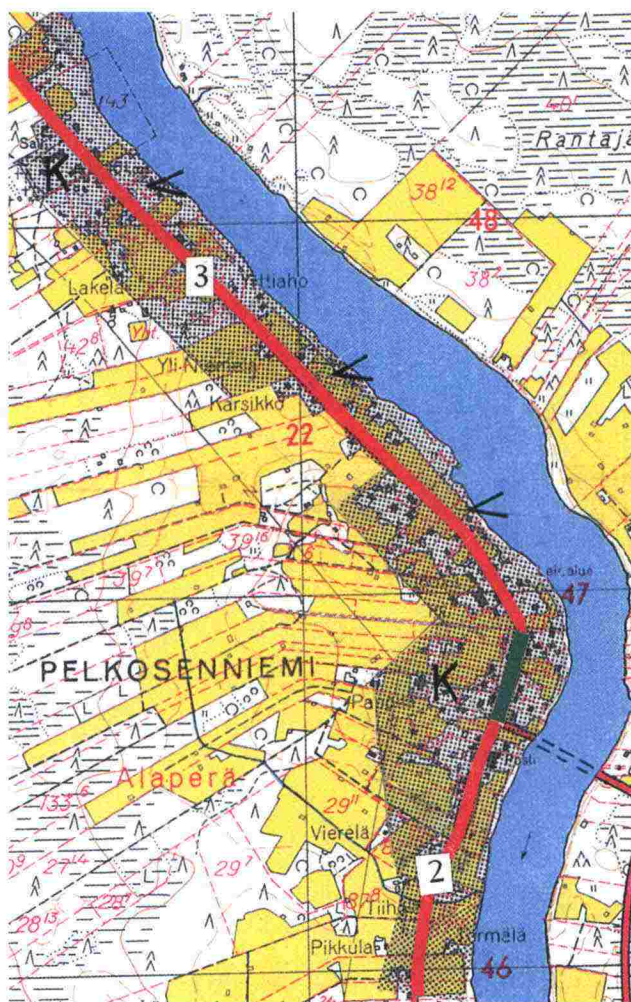
Liikenteelliset puutteet

Nykyinen kevyen liikenteen väylä on tarkoitettu vain jalankulkuun, pyöräily tapahtuu valtatie pientareella. Lisääntynyt raskas puutavaraliikenne muodostaa liikenneturvallisuusriskin. Kevyen lii-

kenteen väyliä tulisi myös jatkaa taajaman reuna-alueille.

Ehdotetut toimenpiteet

Kevyen liikenteen väyliä levennetään ja jatketaan valtatie suunnassa. Lisäksi tehdään suojatiejärjestelyjä.



Kauppakadun ja kirkon välistä jännitettä voisi edelleen lisätä kuusikujaa vahvistamalla.



Paikotusalueista on muodostunut kauppakadun rinnakkaisväylä. 50-luvun rakennuskanta on ryhdikästä ja taajamakuvaa kiinteyttävää, uudempi rakennuskanta sitävastoin on alistuvaa ja sekavaa. Pylväsvalaisimet kertovat kadun linjauksen puuston puuttuessa kokonaan.

PELLO

*+ pohjoisen sisääntulojakson vaikuttava näkymä
- hajaantuva liikekeskusta*

Pellon taajama on rakentunut nauhamaisesti Tornionjoen rantapenkalle, mistä johtuen taajama on poikkeuksellisen pitkä. Maisemallinen solmukohta on Tornionjoen ja Jolmanputaan yhtymäkohta Kylävaaran juurella, jonne myös taajaman nykyinen keskusta on rakentunut. Asutusta jokivarressa on ollut jo 1500-luvulla. Asukkaita taajamassa on hieman yli 2500. Taajaman väkiluku kasvaa hitaasti syrjäkyliltä tulevan muuttoliikkeen seurauksena.

Taajamakuva

Keskustan läpikulkujakso (Vt21):

Pellontie on rakennettu 60-luvun puolivälissä keskustan ohikulkutiekse. Se toimii nyt sekä läpikulkueksi kauppakatuna, sillä liikerakentaminen on levinnyt myös Pellontien varteen. Taajamakuva on liikennepainotteinen ja sekava. Kaukana tiestä sijaitsevat rakennukset ja niiden edessä olevat laajat asfalttikentät ja maantiemäinen ajorata tekevät jaksosta aavan ankean. Rakennuskanta on kirjavaa ja puusto on erittäin niukkaa. Jakson luonnetta hotellilta risteykseen tulisi muuttaa intiimimmäksi rakentamalla tietoisesti katutilaa. Poikkaisyhteydet tulee laittaa kuntoon liikenteen sujuvuuden kustannuksella. Posti ja paloasema ovat taajamakuvan kannalta tärkeitä rakennuksia. Käytettävissä oleva runsas tila ja kaunis näkymä joelle antavat mahdollisuuden kehittää läpikulkujaksosta tasapainoinen ja mieliinpainuva pellolainen kokonaisuus.

Lähestymisjakso (Vt21):

3. Pohjoisesta tultaessa Pellon taajamasta ja Tornionjokilaaksosta saa kauniin ensivaikutelman Kolarin radan ylittävältä sillalta. Pentikin lähellä tie ja rautatie miltei sivuavat toisiaan; korkeat, paljaat ratapenkereet ja sepelin läjitysalue häiritsevät muuten kauniita tienvarsinäkymiä. Pentikin mäellä ilmestyy näkyviin taajaman maamerkinä toimiva kirkon torni. Jakso on luonteeltaan maantiemäinen ja se toimii samalla tonttikatuna. Tie seuraa tiukasti jokea. Tien taseaus käy paikoin liian korkealla, mistä johtuen on jouduttu väkivaltaisiin maastotöihin ja jotkut rakennukset ovat joutuneet puristuksiin tien ja joen väliin. Jokilaakso on oleel-

linen maisematekijä joten näkymiä joelle tulee vaalia ja parantaa maisemanhoidollisin toimenpitein.

Sisääntulojaksot:

1. (Vt21) Porttirakennukseksi suunniteltu sähkölaitoksen toimitalo ja rautakauppa muodostavat selvän alkukohdan taajaman lyhyelle, maantiemäiselle sisääntulojaksolle. Rakennusten edessä olevat laajat varasto- ja läjitysalueet heikentävät muuten ryhdikästä ensivaikutelmaa. Taajama ja sitä ympäröivä, avara ikivihreä vaaramaisema avautuu mäeltä heti portin jälkeen. Liikenne ohjautuu liiankin sujuvasti läpikulkukadulle; taajaman perinteinen kauppakatu jää paitsioon.

2. (Vt21) Pohjoisesta tultaessa jakso on maantiemäinen ja liikenteellisesti sujuva. Jakson keskivaiheilla tie ohjautuu kiinni jokeen ja seuraa jokea noin kilometrin matkalla. Jokea pitkin tarjoutuu poikkeuksellinen näkymä; jokilaakso ja taajama avautuvat samanaikaisesti. Puusto on pääasiasa pihapuita, jokitörmän puusto on niukkaa ja hoitamatonta. Yksittäiset puut tien ja joen välissä pehmentäisivät tien ja aran jokimaiseman liittymistä. Rakentaminen on hajanaista, mutta sillä on kuitenkin oma sisäinen rytminsä; peltoaukeat ja maatilojen talouskeskukset vuorottelevat pitkän jakson varrella. Jakson varrella on ympäristön ilmeen kannalta tärkeitä, ryhdikkäitä 50-luvun rakennuksia; jakson keskivaiheilla on jopa yhtenäisen rivi ajalle tyypillisiä omakotitaloja pihapiireineen. Rakennuskaavan mukaan jakson peltoaukeat tulevat täyttymään pientaloasutuksella. Täydennysrakentaminen jo 50-luvulla osoitetulla rakentamistavalla edesauttaisi miellyttävän ympäristön syntymistä. Jakson loppupäässä on teollisuustontille sijoittuva erittäin ruma liikerakennus, joka on irrallaan liikekeskustasta. Näkymä sillalta Jolmanpudasta pitkin liikekeskustaan on takapihamainen ja keskeneräinen.

4. (Kt83) Maantiemäinen jakso alkaa selvästi Ahjolan teollisuusalueen liittymästä ja päättyy yhtä selvästi Pellontiehen. Rautatien ylitussillalta avautuvaa, koko jakson kattavaa viivasuoraa, havupuiden reunustamaa näkymää hallitsee päätteenä oleva Tornionjoki. Jakson varrella sijaitsevat kirkko ja hautausmaa.

5. (Pt19676) Jakso toimii sekavan pientaloalueen tonttikatuna. Tie on kapea, suoraviivainen ja paikoin huonokuntoinen. Rakennettavan Lupokankaan asuntoalueen vuoksi tien liikennöitävyyttä ja kevyen liikenteen turvallisuutta tien suunnassa

tulee parantaa. Jakson lopussa on koko taajaman maamerkinä toimiva ala-asteen koulu. Liittymisen Pellontielle tulee yllättäen ja näkymä etelään on huono.

6. (Pt19707) Jakso on metsäisen vaikutelman antava lyhyt tie aseman varastoalueelta Pellontielle. Jakso ei sisällä taajamakuvalaisia kohokohia, se päättyy pensoittuvaan jokinäkymään.

7. (Pt19675) Nivanpäästä keskustaan johtava paikallistie on maantiemäinen, mutta sillä on paikoin jopa raittimaisia piirteitä. Tieltä on kauniita näkymiä pihojen yli Tornionjoelle. Jakson loppuosalla tie on geometrialtaan suoraviivainen ja se on irti rakennetusta ympäristöstä. Taajamakuva keskustaa lähestyttäessä on ainutlaatuinen. Maatilojen talouskeskukset, 70-luvun kerrostalot, 80-luvun liiketalot ja huoltamot hoitamattomien peltojen reunamilla toisiinsa sekoittuneena muodostavat epäyhtenäisen, mutta omalla tavallaan mielenkiintoisen taajamakuvan, joka kertoo lappilaisen taajaman kehityshistorian kaikki vaiheet. Myötäkankaalle rakennettava asuntoalue tulee jatkossa lisäämään jakson liikennettä. Kevyen liikenteen liittyminen Pellontielle on ongelmallinen.

8. Rajasillalta saa käsityksen taajaman nauhamaisesta rakenteesta, sen tiheyden vaihtelusta ja luonteen muutoksista. Taajaman molemmat maamerkit, kirkon torni ja ala-asteen koulu näkyvät sillalle.

Kauppakatu (Pt19674):

9. Kauppatien loppuosa on Lapin oloissa harvinaisen kiinteä ja tasapainoinen; 50-luvun rakennukset rajaavat hyvin katutilaa. Kauppakeskusta tulisi kehittää näistä lähtökohdista Kauppatien varteen eikä Pellontielle. Ainekset elävän kauppakeskustan luomiseen ovat edelleen olemassa. Taajamasta puuttuu kunnollinen tori; rakennuskaavassakaan ei sille ole osoitettu paikkaa. Paras torin paikka on taajaman keskipisteessä Kauppatien ja Pellontien risteyksen tuntumassa, jolloin se näkyy läpikulkujaksolle ja tukee kauppakeskustan toimintaa.

Maankäyttö

Taajaman maankäyttö on väljää ja hajanaista. Tyypillistä on erilaisten rakennusten ja toimintojen lomittuminen ja sekoittuminen keskenään. Taajama on rakentunut pitkälti maanomistuksen ehdoilla, ei suunnitelmallisesti. Taajaman pitkänomaisesta rakenteesta johtuen palvelut ovat etäällä

toisistaan, mistä johtuen auto on yleisin liikenneväline. Taajamassa on verrattain yhtenäinen 50-luvun rakennuskanta, joka tulisi huomioida myönteisenä, omaleimaisuutta luovana tekijänä taajamaa kehitettäessä.

Ympäristö

Luontonsa puolesta Pello kuuluu Etelä-Lapin vaaramaahan. Tornionjokilaakso aina Ylitornioon saakka on nimetty kulttuurihistoriallisesti merkittäväksi ympäristöksi. Myös jokivarsi siitä ylöspäin on kaunis ja sillä on kulttuurihistoriallisia arvoja, vaikka maatalouden merkitys väheneekin pohjoiseen noustessa. Joki ja taajamaa ympäröivä laaja vaaramaisema sekä Ruotsin läheisyydestä johtuva erityisasema ovat asioita, jotka tulee huomioida taajamaa kehitettäessä. Nivanpäässä on rauhoitettu muinaispelto. Suojeltuja rakennuksia ei ole. Taajamakuvasta puuttuu sotia edeltävä rakennuskanta.

Liikenne ja liikenneturvallisuus

Tieverkko

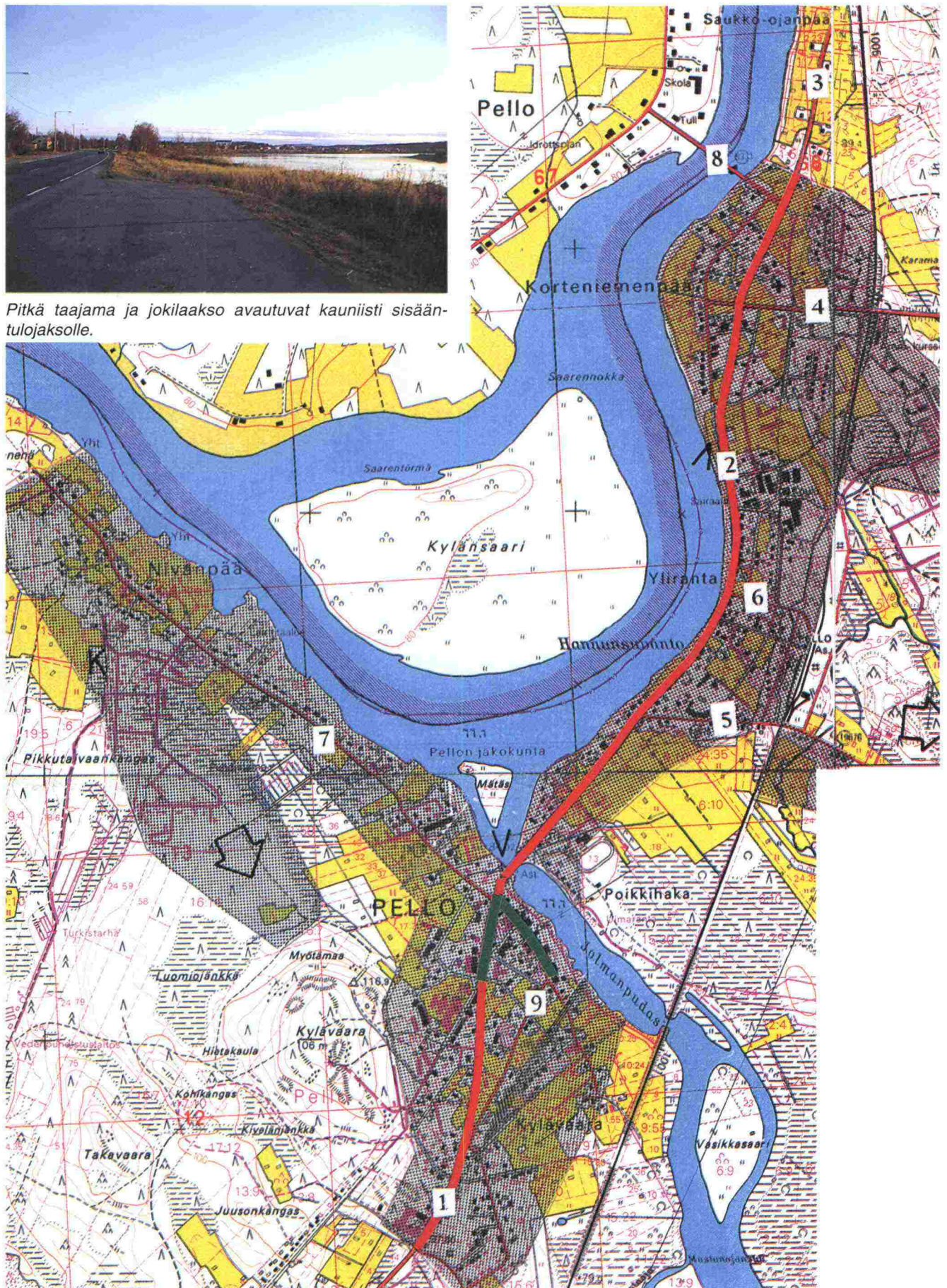
Taajaman tieverkon rungon muodostavat taajaman läpi johtava valtatie nro 21 ja siihen liittyvät Isorannan paikallistie, Nivanpään paikallistie, Hannunrannan paikallistie ja Pellon aseman paikallistie. Taajaman pohjoispäässä valtatiehen liittyy Rovaniemeltä tuleva Kantatie 83 ja Ruotsiin menevä maantie. Valtatien leveys taajamassa on 10/7 m. Taajamaan etelästä saavuttaessa on valtatie yhteydessä erillinen kevyen liikenteen väylä, joka muuttuu keskustassa korotetuksi, jatkuen aina Rovaniementien liittymään. Isorannan paikallistien leveys on 10/7 m, ja sillä on myös korotettu jakakäytävä. Nivanpään paikallistien yhteydessä on erillinen kevyen liikenteen väylä. Liikennemäärä valtatiellä on ydinkeskustassa n. 6150 ajon/vrk. Liikennemäärä Isorannan paikallistiellä on n. 2600 ajon/vrk ja Nivanpään paikallistiellä n. 2200 ajon/vrk.

Liikenneturvallisuus

Taajama-alueella on valtatie 21:llä vuosina 1988-92 sattunut 29 liikenneonnettomuutta, joista 12 on ollut henkilövahinko-onnettomuuksia. Kevyen liikenteen onnettomuuksia em. ajanjaksona on sattunut 6 kpl.



Pitkä taajama ja jokilaakso avautuvat kauniisti sisään-
tulojaksolle.



Liikenteelliset puutteet

Liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallisimman paikan muodostaa valtatie ja Nivanpään paikallistien liittymä, jossa kevyt liikenne joutuu ylittämään valtatie tasossa. Valtatie ylityskohdat ovat puutteellisia myös muualla taajama-alueella. Kevyen liikenteen väyläpuutteita on paikallisteiden osalla.

Ehdotetut toimenpiteet

Nivanpään paikallistien liittymän alikulkukäytävien rakentaminen on aloitettu kesällä 1994. Jatkossa on kehitettävä kevyen liikenteen olosuhteita valtiella taajaman reuna-alueilla sekä sopeutettava valtatie rakenne haluttuun nopeustasoon rakentamalla suojatiekorokkeita, ajoradan kavennuksia, istutukset, mahdollisia kiertoliittymiä sekä lisäämällä istutuksia. Lisäksi Hannunrannan paikallistielle rakennetaan kevyen liikenteen väylä.



Uusi ja kalsea, läpikulun luonnetta korostava kauppakeskus.



Vanha kauppakatu sisältää edelleen ainekset viihtyisän ja turvallisen kauppakeskuksen kehittämiseen.

POSIO

*+ kaunis ympäristö ja vaihteleva topografia
- toiminnot hajallaan ja etäällä toisistaan*

Vuonna 1926 perustetun Posion keskustaajama on ollut alunperin Aholassa. Väkiluku on pienentynyt aina 1970-luvun loppuun saakka, mutta kääntynyt nousuun 1980-luvun alussa. Keskustassa oli vuonna 1988 noin 1900 asukasta.

Taajamakuva

Sisääntulojaksot:

1. (Kt81) Pohjoisesta tultaessa jaksolta avautuu kauniita näkymiä vesialueille. Ranta- ja tiealueen reunoja perkaamalla näkymiä ja sisääntuloilmettä voitaisiin edelleen parantaa. Tie on leveä, geometrialtaan hyvin sujuva ja maaseutumainen. Tien luonne houkuttelee korkeisiin nopeuksiin, mikä tekee pyöräilystä turvattoman jakson alkupäässä, missä pyöräilyä varten on erotettu kapea kaistale ajoradasta valkoisella sulkuviivalla. Jakson loppuosalla ei pyöräilylle ole varattu lainkaan tilaa. Pyöräilylle tulisi varata tilaa samalla kun ajoneuvoliikenteen nopeuksia hillitään tietä kaventamalla. Jalankulku on erotettu tiestä korokkeella. Ahoseniemen asuntoalueelta suunniteltu moottorikelkkojen alikulku itään on tarpeellinen.

2. (Kt81) Idästä tultaessa tie on liian leveä ja pyöräilyn vaatima tila puuttuu kuten jaksolla 1.. Tietä reunustaa kaunis havupuusto. Jakso päättyy mäen päälle, josta avautuu kiitoratamainen näkymä läpikulkukatua pitkin kauppakeskukseen.

3. (Pt19607) Tie on vanha yhteys maantieltä 863 keskustaan ja se on edelleen tärkeä yhteys keskustan liikenteen toimivuuden kannalta. Jakso on maantiemäinen ja metsäinen. Sen varrella on omakotiasutusta. Tien geometria on verrattain vaihtelevaa. Jakson keskivaiheilla on kaunis näkymä Posionjärven Koivulahdelle.

Kauppakatu (Kt81):

Taajaman keskustajakso toimii samalla sekä kauppa- että läpikulkukatuna Keskustanäkymää hallitsee maatilakeskus ja laaja peltoaukea, joka jakaa keskustan kahteen osaan, liikekeskustaan ja hallinnolliseen osaan, jossa on myös liikerakennuksia. Rakentaminen on pääosin irti tiestä ja liikekeskustan yleisvaikutelma on sekava. Läpikulkujakso on pitkä (n. 1 km), suora ja leveä (9m). Leveysvaikutelmaa lisää katuun liittyvät laajat asfaltoidut

pysäköintialueet liiketilojen edessä. Poikittainen kevytliikenne on järjestämättä. Taajaman keskipiste on Kauppakujan ja Toritien välinen, kauppakadun muodostava jakso. Tori jää syrjään kauppakeskustasta. 50-luvulla rakennetut 2-kerroksiset rakennukset kiinteyttävät taajamakuva, koska ne sijoittuvat lähelle katuja ja ovat mittakaavaltaan ja -suhteiltaan onnistuneita. Uusi rakennuskanta sijoittuu yleensä etäälle kadusta. Paikoitus liiketilojen edessä on jäsentymätöntä ja liittyminen ajorataan tapahtuu koko alueen pituudelta. Osuuspankin talo on mittakaavaltaan ja paikoitusjärjestelyiltään positiivinen poikkeus. Talo on tällä hetkellä keskustan maamerkki. Kadun varrella olevat koivut ja virastotalon edessä olevat istutukset ovat tärkeitä taajamakuvan kannalta. Hirsi- rakenteinen grilli ja huoltoasema laajoine etupihoineen ovat keskustan häiriötekijöitä, eivätkä ne erillisinä rakennuksina kuulu taajaman toimivaan ydinkeskustaan. Kadun päätteenä olevan S-marketin ilme on takapihamainen.

Taajamakuva tulisi ydinkeskustassa kiinteyttää ja ehostaa sekä liikennettä hidastaa ja paikoitus järjestää. Ydinkeskusta kaipaa myös torin tai kauppa-aukion.

Pyöräilylle tulee varata tilaa myös keskustassa. Keskustasta ei ole näkymiä ympäröivään vesistöön. Lumi on keskustan ongelma, se ajetaan pois tien viereltä; myös lumenkaatopaikasta aiheutuu ongelmia vesistöön.

Ohitustie (Mt863):

Taajaman ohitustie on rakennettu 60-luvulla. Sen eteläpäässä, n. 2.5 km:n etäisyydellä keskustasta, sijaitsevat kaunis kirkko, ala-asteen koulu ja Talaskankaan asuntoalue, pohjoispäässä Aholan asuntoalue ja Pentikin pienteollisuusalue. Asuntoalueet ovat irti tiestä. Jakson yleisilme on rauhallinen ja maantiemäinen. Kevyen liikenteen väylä seurailee verrattain vapaasti maantietä koko jakson matkalla. Tien ja maantien väli kaipaa paikoin suojapuustoa. Talaskankaan asuntoalue ja ala-aste sijaitsevat tien eri puolilla, tien ylitys koulun kohdalla on koettu turvattomaksi. Keskustasta Kirintövaaraan suuntautuvaa moottorikelkkaliikenne joutuu ylittämään tien. Sitä ja muuta virkistyskäyttöä varten tulisi rakentaa alikulku.

Maankäyttö

Taajamarakenne on hajanainen ja väljä. Toiminnot ovat etäällä toisistaan, mikä aiheuttaa turhaa

liikennettä taajaman sisällä. Asuntoalueet ja ala-asteen koulut sijaitsevat taajaman ääripäissä, Aho-senniemessä ja Kattavaniemessä. Teollisuusalue sijaitsee taajaman pohjoispäässä kantatien varrella. Taajaman rakennuskaava on vuodelta 1989. Tulevassa osayleiskaavassa taajaman laajentumissuuntia tulevat olemaan sen itä- ja pohjoispuoli.

Ympäristö

Luontonsa puolesta Posio kuuluu Koillismaahan ja pieneltä osin Etelä-Lapin vaaramaahan. Posionjärvi lahtineen sekä ympäristön vaihteleva topografia antavat luonnonkauniit kehukset Posion taajamalle.

Liikenne ja liikenneturvallisuus

Tieverkko

Taajaman tieverkon rungon muodostaa taajaman läpi johtava kantatie no. 81. Tähän liittyy taajaman itäosassa Taivalkoski-Posio maantie ja Maaninka-vaara-Posio maantie. Kantatietä ja Taivalkosken tietä yhdisää vielä Tammikankaan paikallistie. Kantatien leveys taajaman alueella on 10/7 m. Molemmiin puolin ajorataa on korotetut kevyen liikenteen väylät leveydeltään 1.5 m. Polkupyöräliikenne käyttää pientareita. Liikennemäärät ovat kantatiellä, taajaman länsiosassa n. 3000 ajon/vrk, taajaman ydinalueella n. 6000 ajon/vrk (KVL-89). Taivalkosken maantien liikennemäärä on 2600 ajon/vrk.

Liikenneturvallisuus

Kantatiellä on ajanjaksona 1988-92 sattunut 20 liikenneonnettomuutta, joista 6 kevyen liikenteen onnettomuutta. Henkilövahinko-onnettomuuksia on em ajanjaksona sattunut 11 kpl.

Liikenteelliset puutteet

Kantatie on ylileveä haluttuun nopeustasoon verrattuna. Kevyen liikenteen olosuhteet ovat puutteelliset, väylät liian nopeita, polkupyörät ajoradalla. Kevyen liikenteen väyliä puuttuu reuna-alueilta. Kantatiellä on paljon tonttiliittymiä. Maankäyttö ja aikaisemmat liikennejärjestelyt ovat ristiriidassa ydinalueella. Myös pysäköintijärjestelyt ovat puutteellisia.

Ehdotetut toimenpiteet

Kantatien leveys sopeutetaan haluttuun liikenne-

nopeuteen ja ympäristön mittakaavaan. Liittymäjärjestelyt nivelletään maankäyttöratkaisuihin. Kevyen liikenteen väyliä levennetään ja verkkoa täydennetään reuna-alueilla erillisillä kevyen liikenteen väylillä ja alikulkukäytävillä. Poikittaisen kevyen liikenteen turvallisuutta parannetaan suojatiejärjestelyillä ydinalueella. Tiejärjestelyjen arvioitut kustannukset ovat 12 Mmk.



Taajaman kauppakeskusta on kaksiosainen. Idästä keskustaan tultaessa avautuu kiitoratamaisen suora näkymä kohti toista kauppakeskusta. Pyöräilylle ei ole varattu omaa tilaa.



Paikoitus ja kevyen liikenteen poikittaisyhteydet kaipaavat järjestämistä. Puut ovat tärkeitä taajamakuvaan kiinteitä tekijöitä avoimessa kauppakeskuksessa.



Kauppakeskustan kahteen osaan jakava maatilakeskus ja jäsentymätön, laaja asfalttikenttä liiketilan edessä.

RANUA

+ *kaunis ympäristö*

- *pitkä, hahmoton ja hajanainen keskusta*

Ranuan kunta on muodostettu kolmen pitäjän, Pudasjärven, Simon ja Rovaniemen syrjäkulmasta 1917. Kuntakeskuksen paikka on määräytynyt kirkon mukaan. Asukkaita kuntakeskuksessa on noin 3100 ja asukasluku on hienoisessa kasvussa.

Taajamakuva

Läpikulkujakso (Kt78):

Kantatie 78 erottaa liikekeskustan ja taajaman lounaispuoleiset asuntoalueet toisistaan. Kantatien kohdalla on taajamassa selvä epäjatkuvuuskohta. Rovaniemeltä taajamaan saavuttaessa ei synny vaikutelmaa, että kuljetaan taajaman läpi. Liikekeskusta on juuri laajentunut tarpeettomasti kantatien lounaispuolelle. Se aiheuttaa lisäongelmia taajaman vilkkaimmassa ja vaarallisimmassa kantatien ja Posiontien risteyksessä. Risteyksen liikennejärjestelyt tulee tutkia uudelleen. Pekkalan tien ja kantatien risteyksessä on juuri toteutettu kevyen liikenteen järjestelyjä alikulkua rakentamalla.

Posion suunnasta tultaessa taajama alkaa kauniin vesistö- ja peltoaukean jälkeen. Metsäsarekkeen keskeltä erottuva kirkon torni kertoo taajaman läheisyydestä. Jakson alku antaa taajamasta hoitamattoman ja keskeneräisen kuvan. Aapiskujan ja Posiontien risteyksessä oleva rautakauppa on taajamakuva häiritsevä. Ranuansalmen ylitys tarjoaa upeat vesistö- ja rantanäkymät ennen keskustaan tuloa. Näkymää salmen yli keskustaan tulisi avata puustoa raivaamalla.

Sisääntulojaksot:

1. (Kt78) Jakso etelästä kantatietä taajamaan on metsäinen ja se on visuaalisesti erillään ympäröivästä maankäytöstä. Taajama alkaa selvästi vasta urheilutalon luona ja silloin ollaankin jo keskustassa.

2. (Pt19593) Jakso on vanha Posiolle johtava maantie. Se alkaa metsäisenä ja geometrialtaan vaihtelevana muuttuen suoraviivaiseksi kulkiesaan kauniin pelto-aukean läpi. Liikenne on sujuvaa. Haja- ja taaja-asutus vaihtelevat jakson varrella. Kevyen liikenteen turvallisuutta tulee parantaa jakson alkuosalla rakentamalla kevyen liikenteen

teen väylä. Kirkko ja sen ympärillä oleva metsikkö sekä peltoaukea ovat jakson tärkeitä elementtejä.

3. (Pt19590) Metsäinen, suoraviivainen, visuaalisesti ympäristön maankäytöstä erillään oleva jakso. Taajama ei rajaudu vaan tulo keskustaan tapahtuu yllättäen. Tien suuntainen kevytliikenteen väylä puuttuu.

4. (Pt19594) Maantiemäisen tien pystygeometria on vaihteleva. Tien puolivälissä mäen kumpareella sijaitsevat rakennukset muodostavat portin, josta taajaman sisääntulojakso alkaa. Jakso johtaa metsäisen taaja-asutuksen läpi suoraan kauppakadun päähän. Kauppakatu ei kuitenkaan hahmotu jakson päässä.

5. (Mt942) Jakso on metsäinen, yksitoikkoisen suora maantie. Tienvarren valaistus ja meijeri ovat ainoat merkit taajamaan tulosta. Tien päätteenä oleva vanha rakennus on tärkeä ja se kertoo kaukaa keskustan alkamisen. Jakson varrelle on suunniteltu uutta asuntoaluetta, joten liikennemäärän lisääntyminen tekee kevyen liikenteen väylän rakentamisen tarpeelliseksi tulevaisuudessa.

Kauppakatu (Pt19594):

Liikekeskusta on pitkä, väljä ja sekava. Taajamakuva leimaa keskeneräisyys. Keskustan taajamakuva on väljä ja hahmoton. Keskustien varrella on autiotaloja ja rakentamattomia tontteja. Katutilanrajaus on heikko, sillä katu reünustavat rakennukset ovat kaukana tiestä sekä mittakaavaltaan ja materiaaleiltaan epäyhtenäisiä. Vesimaisema ei näy Keskustielle ja maisemaa tulisikin avata siten, että saadaan näkymiä Ranuansalmelle. Taajaman keskipiste on linja-autoaseman ympäristössä, jossa sijaitsevat keskeisimmät palvelut ja taka-alalle jäävä tori. Linja-autoaseman sijainti on taajamakuvallisesti huono, sillä se ei muodosta katutilaa eikä toisaalta ole riittävän kaukana tiestä. Torialue tulisi siirtää Keskustien varteen ja rajata rakennuksilla. Liikekeskustan viherympäristö kunnostetaan. Tärkein maamerkki sekä mittakaavaltaan ja kooltaan esimerkillinen rakennus on 50-luvulla rakennettu valtion virastotalo.

Kauppakatu (Keskustie) on luonteeltaan läpikulkukatu. Liikenneympäristö pysäköintialueineen on jäsentymätön. Kevytliikenteen väylä sijaitsee vain ajoradan eteläpuolella ja se on erotettu ajoradasta syvällä avo-ojalla. Kuivatus tulisi hoitaa viemäröinnillä, jolloin välikaista olisi helppohoitaisempi ja sille voitaisiin istuttaa puustoa. Kevytliikenteen

poikittaisia yhteyksiä tulisi parantaa ja ajoneuvojen nopeuksia tulisi hidastaa rakenteellisin keinoin.

Maankäyttö

Ranuan kirkonkylän rakenne on kaksijakoinen; kaupallinen keskusta ja pääosa asunnoista sijoittuvat Ranuansalmen länsipuolelle ja hallinnollinen keskus ja koulut salmen itäpuolelle. Hajallaan olevat toiminnot aiheuttavat turhaa ajoneuvoliikennettä ja ongelmia syntyy liikenteen kanavoitumisesta yhden sillan kautta Ranuansalmen yli. Hajallaan olevat toiminnot vaikeuttavat myös rakennetun ympäristön kehittämistä.

Ympäristö

Luonnonmaantieteellisesti Ranua sijoittuu Lapin läänin puolelle ulottuvaan Pohjois-Pohjanmaan vyöhykkeeseen. Luonnonolosuhteet ovat vaikuttaneet ratkaisevasti kirkonkylän kehitykseen. Hallitsevia luonnonelementtejä ovat Ranuanjärvi, Takajärvi, näitä yhdistävä Ranuansalmi, järvien väliin jäävä kannas ja lähiympäristön suuret suoalueet ja moreenikumpareet. Rakentaminen on sijoittunut sinne, missä se on ollut luontevinta ja kasvu on suuntautunut alueille, jotka ovat olleet rakentamiskelpoisia. Ranuan kirkonkylään on tehty rakentamisohjeet 1992.

Liikenne ja liikenneturvallisuus

Tieverkko

Taajaman tieverkon rungon muodostavat Rovaniemi-Pudasjärvi kantatie 78, siihen liittyvät Ranua-Raistakka maantie 941 ja Ranua-Pekkala maantie 942. Tieverkkoa täydentävät paikallistie 19594 ns. Keskustie, paikallistie 19593 ns. Kirkkotie ja Heinisuon paikallistie. Kantatien leveys taajama-alueella on 8/7 m, maanteiden ja paikallisteiden leveys vaihtelee 7/6:sta 8/7:ään metriin. Kantatien yhteydessä on erillinen kevyen liikenteen väylä, joka liittyy kahden alikukukäytävän kautta taajaman keskustan väyliin. Liikennemäärä kantatiellä on 2300 ajon/vrk. Maanteillä se vaihtelee 2700-4100 ajon/vrk ja paikallisteillä Kirkkotien 270 ajon/vrk:sta Keskustien 2740 ajon/vrk:een.

Liikenneturvallisuus

Kantatiellä on ajanjaksona 1988-92 sattunut 14 liikenneonnettomuutta, joista kevyen liikenteen

onnettomuuksia on ollut 3. Henkilövahinko-onnettomuuksia on em. ajanjaksona sattunut 4 kpl. Koko taajaman alueella on tarkasteluajana sattunut 42 liikenneonnettomuutta, näistä henkilövahinko-onnettomuuksia oli 11 ja kevyen liikenteen onnettomuuksia 7.

Liikenteelliset puutteet

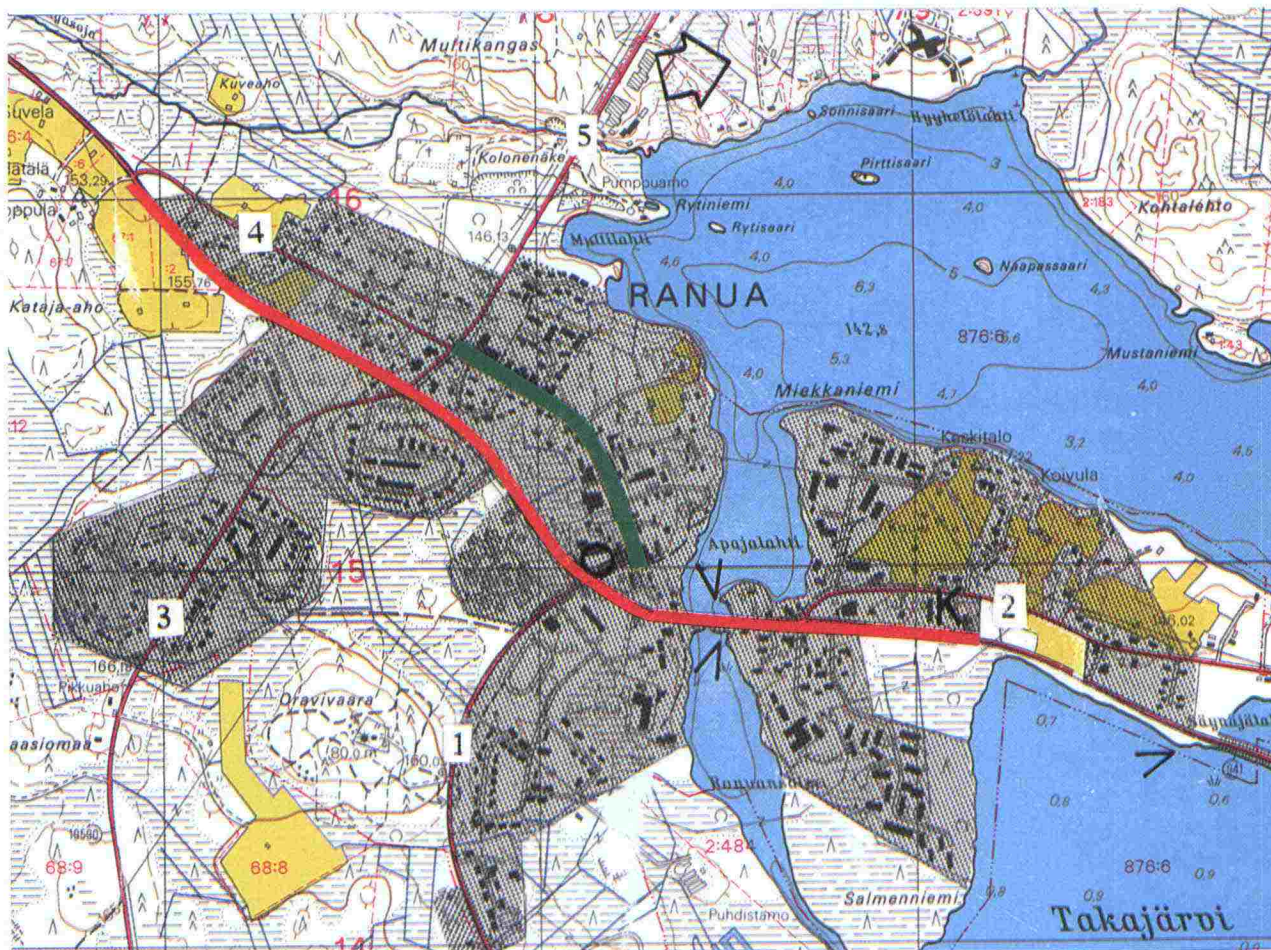
Kantatie 78 liittyy Ranuan keskustassa maantiehen 941 ja Keskustiehen. Kyseisessä liittymässä tapahtuu paljon risteämis- ja kääntymisonnettomuuksia. Lisäksi kevyt liikenne risteää taosossa. Kevyen liikenteen yhteyksien parantaminen myös maanteiden 941 ja 942 suunnassa on tarpeen. Pysäköinti taajamassa tapahtuu pääsääntöisesti liikkeiden edustoilla.

Ehdotetut toimenpiteet

Rakennetaan kiertoliittymä kantatien ja Keskustien liittymään. Lisäksi rakennetaan alikukukäytävät ja tarvittavat kevyen liikenteen väylät. Keskustien nopeutta alennetaan rakenteellisin keinoin tekemällä suojatiekorokkeita ja ajoradan kavenuksia.



Taajamakuva kannalta tärkeällä paikalla sijaitseva linja-autoasema ei muodosta katutilaa liikenteellisessä solmukohdassa kantatien ja Keskustien risteyksessä. Alue on sekava ja jäsentymätön.



Metsäinen, laaja ja pitkä kauppakatu ei hahmotu lännestä tultaessa.

SALLA

+ vaihteleva maasto, keskittyneet toiminnot
- sekava taajamarakenne

Vanha Sallan kirkonkylä on rajan takana. Märkäjärven kylästä on kasvanut uusi kirkonkylä sotien jälkeen. Sallan kirkonkylän asukasluku on noin 3000. Asukasluku kasvaa hitaasti.

Taajamakuva

Ohitustie (Kt82):

Kemijärveltä tultaessa taajama alkaa näkymään avoimen kumpuilevassa maastossa väljänä taaja-asutuksena. Myös taajaman maamerkki, kirkon tapuli erottuu. Rautatie hallitsee näkymiä koko jakson pituudella. Sen korkeat penkereet ja pensoittuva maisema estävät ja häiritsevät näkymiä Märkäjärvelle. Rautatien vaikutusta voi pehmentää istutuksin.

Pohjoispäässäkin tie seuraa rautatietä. Tiukasti tiehen rajautuvien teollisuusrakennusten luomaa taajaman lähestymismaisemaa voisi parantaa istuttamalla jaksolle ominaisia kuusia suojapuiksi tien ja kevyen liikenteen väylän väliin. Aseman alue ja rakennukset kaipaavat kohennusta tai rakennukset tulee purkaa. Tilalle voisi rakentaa Sallasta kertovan informaatiopisteen keskustan porttirakennukseksi ja Kuusamontien päätteeksi. Muuten toimintojen laajentamista Savukoskentien länsipuolelle ei tulisi sallia. Korkeat kerrostalot erottuvat taajamakuvassa irrallisina ja sitä häiritsevinä. Samaa mittakaavaa olevan postin ja poliisin toimitalon kokee positiivisena keskustan maamerkinä. Liikenteen nopeutta tulisi hidastaa jo ennen huoltoasemaketjua rakenteellisin keinoin ja keskustaan ohjautuvuutta tulee parantaa liittymäjärjestelyin. Huoltoasemat ovat keskittyneet hyvin Savukoskentien varteen, mutta niiden kokonaisilmettä tulisi kiinteyttää. Männyt ovat tarpeellisia niidenkin edessä.

Sisääntulojaksot:

1. (Mt950) Jakso alkaa vähitellen pientaloasutuksena metsäisessä maisemassa. Hautausmaa ja siunauskappeli kätkeytyvät metsän sisään. Viimeistään 3-kerroksiset asuintalot kertovat taajamaan tulosta. Rakentamisesta puuttuu hierarkia ja järjestys, sillä mittakaavaltaan erilaiset kerrostalot ja pientalot ovat sekoittuneet toisiinsa. Tie on

geometrialtaan verrattain vaihteleva ja liikenteellisesti sujuva. Tienvarsi on paikoin pensoittunut ja antaa taajamasta hoitamattoman vaikutelman. Kevyelle liikenteelle ajoradasta korottamalla erotettu väylä on liian kapea. Jakson mielenkiintoinen yksityiskohta on pätkä Salpalinjaa. Kirkko ja sen tapuli ovat jakson maamerkit. Kaavassa osoitettua suoraa yhteyttä kirkkoon Kuusamontieltä tulee edelleen korostaa koivuistuksin ja ympäristöhoidollisin toimenpitein.

Kauppakatu (Mt950):

Liikerakentaminen on keskittynyt Kuusamontien varteen verrattain tiiviisti suppealle alueelle Kirkkopolun ja Savukoskentien väliin. K-market ja havupuurymä muodostavat portin kauppakadulle. Yli-levä ajorata kaartuu mukavasti, mutta rakennukset eivät rajaa miellyttävää katutilaa. Muutamat männyt ulkokaarteessa kiinteyttävät taajamakuva ja jäsentävät liikkeiden edustojen paikoitusalueita. Mäntyjä tulisi täydentää yhtenäiseksi rivistöksi Postipolun ja Kansantien välillä. Ajorataa tulisi kaventaa ja samalla järjestää liikkeiden edustojen paikoitus ja poikittainen liikenne. Osalle kauppakatua sopii hyvin kadunvarsipaikoitus. Taajamakuva on sekava rakennuskannan kirjavuudesta, mittakaavattomuudesta ja poukkoilevasta sijoittelusta johtuen. Rakennuskantaa voisi yhtenäistää muuttamalla jopa muutamia rakennuksia 2-kerroksisiksi tai rakentamalla 1-kerroksisen osan eteen 2-kerroksinen osa. Kaavassa osoitettu torin paikka on miltei taajaman toiminnallisessa keskipisteessä; se tukee keskustan toimintoja ja on havaittavissa myös ohikulkutielle. Torin toimintaa tulee tukea liikerakentamisella. Näkymä kauppakadulta ja torilta Märkäjärvelle tulee säilyttää.

Maankäyttö

Taajaman maankäyttö aivan ydinkeskustaa lukuunottamatta on väljää ja vaikuttaa etenkin Kuusamosta tultaessa järjestäytymättömältä. Asumisen laajentumisalueet sijaitsevat Tiermakkokankaalla Sallantien varressa kaukana keskustasta Kemijärvelle päin, mikä tulee edelleen lisäämään liikennettä Notkotiellä, josta on tullut taajaman läpikulku tie oikotienä kouluille ja keskustan palveluihin. Turvallinen kevyen liikenteen yhteys puuttuu. Teollisuus sijoittuu hyvin Savukoskentien varteen taajaman pohjoispuolelle. Kellošelän uusi rajanylityspaikka tulee lisäämään taajaman ohi kulkevaa liikennettä.

Ympäristö

Sallan kunnan alue kuuluu luonnoltaan Koillismaahan ja Aapa-Lappiin. Sallan kirkonkylä ei liity vesistöön samalla tavalla kuin muut tarkastelualueen taajamat. Kumpuileva maasto ja Märkäjärvi antavat taajamalle sen omaleiman. Taajamasta puuttuu historiallinen rakennuskanta. Keskustan maamerkinä näkyvä kirkko edustaa jäljenrakennuskauden parasta kirkkoarkkitehtuuria. Se on rakennettu vuonna 1951. Kirkonkylässä on näkyvissä osia Salpalinjasta. Sallasta on tehty maisemasuunnitelma 1990.

Liikenne ja liikenneturvallisuus

Tieverkko

Taajaman tieverkon rungon muodostavat kantatie 82 ja siihen liittyvä Sampsanperä-Salla maantie, ns. Kuusamontie. Kantatien leveys taajama-alueella on 10/7 m. Kantatien yhteydessä on erillinen kevyen liikenteen väylä. Kuusamontiellä väylä on taajaman keskustassa korotettu ja reuna-alueella erillinen. Liikennemäärä kantatiellä on noin 2800

ajon/vrk ja Kuusamontiellä taajaman keskustassa noin 5100 ajon/vrk ja reuna-alueella noin 1100 ajon/vrk.

Liikenneturvallisuus

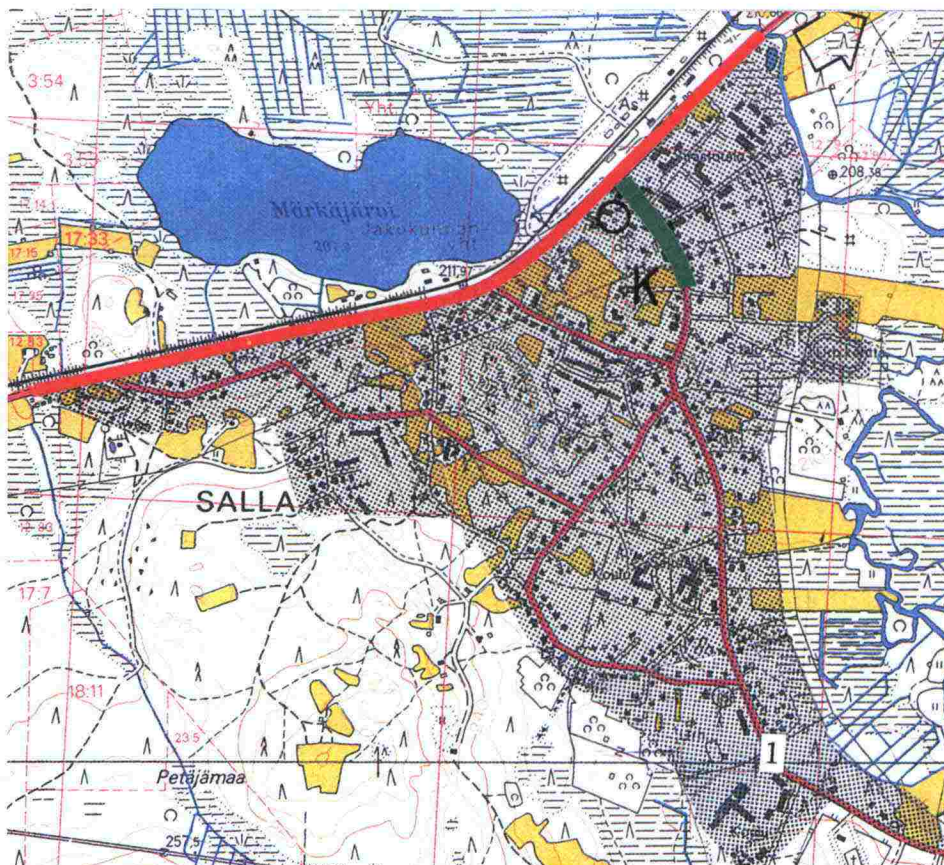
Kuusamontiellä on ajanjaksona 1988-92 sattunut 15 liikenneonnettomuutta, joista 3 kevyen liikenteen onnettomuutta. Henkilövahinko-onnettomuuksia on em. ajanjaksona sattunut 1 kpl. Kantatiellä on sattunut 3 onnettomuutta, joista 1 johti henkilövahinkoihin.

Liikenteelliset puutteet

Liikenneonnettomuuksia tapahtuu keskustassa lähinnä kaavateiden liittymissä. Ne ovat enimmäkseen lieviä kääntymis- ja peräänajo-onnettomuuksia. Kevyen liikenteen asema on turvaton etenkin teiden ylityskohdissa. Taajaman sisäisiä kevyen liikenteen yhteyksiä tarvitaan lisää.

Ehdotetut toimenpiteet

Tehdään ajoradan kavennuksia ja suojatiekorkeita.





Vaihteleva maasto ja sitä kunnioittava maaseutumainen rakentaminen luovat miellyttävän sisääntulonäkymän. Kirkon torni näkyy maamerkinä maisemassa.



K-kauppa muodostaa selvän alkukohdan kauppakadulle. Ajourata on ylileveä ja rakennukset muodostavat heikosti katutilaa. Ikkivihreät havupuut ovat tärkeitä katutilan kiinteyttäjiä.

SAVUKOSKI

*+ erämaahenkeä huokuva siisti taajama
- palvelut ovat hajallaan*

Varhaisin yhtenäinen asutus Savukoskella on ollut metsäsaamelaisasutusta. Ensimmäinen suomalaisasukas asettui asumaan Savukoskelle 1680-luvun alussa. Aukkaita taajamassa on tällä hetkellä hieman yli 800.

Taajamakuva

Kauppakatu (Mt965):

Varsinaista kauppakattua, jolla olisi myös pituutta, ei synny. Keskusta on luonteeltaan pieni hallinto- ja kauppakeskittymä. Liikerakennukset ovat keskittyneet taajaman liikenteelliseen solmukohtaan ja taajaman toiminnalliseen keskipisteeseen tien eteläpuolelle. Taajamakuva on sekava ja keskustassa tulee osoitettua, että kolme vierekkäistäkin rakennusta, joista kahden mittakaava on periaatteessa oikea, voivat yhdessä muodostaa sekavaa taajamakuva. Keskimäinen, 1-kerroksinen rakennus jää liian alas tiehen nähden. Liikerakennuksilla olisi kaavan mukaan haluttu ja niillä olisi voinut rajata kunnon torin. Nyt koko liikekeskustan pituinen jäsentymätön asfalttinen paikoituskenttä muodostaa kauppa-aukion, jonka reunalla torikauppias urhoollisesti yrittää harjoittaa ammattiaan. Liikekeskustan komein ja taajamakuvan kannalta tärkeä rakennus, 50-luvulla rakennettu matkustajakoti, sijaitsee tiealueella ja seisoo puoliksi tyhjillään tien vastakkaisella puolella. Liikekeskustan paikoitus ja liittyminen Samperintielle tulee järjestää ja samalla tulee torille rajata oma alue istutuksin ja kevein rakentein. Lähekkäin sijaitsevat ja selvästi päättyvät pääteiden risteykset hidastavat ilmeisesti luontaisesti liikenteen nopeutta. Niinpä keskusta on koettu verrattain turvalliseksi. Linja-autoasema sijaitsee aivan ydinkeskustassa, mutta sen tontti on koettu ahtaaksi.

Sisääntulojaksot:

1. (Mt965) Luoteesta tultaessa jakso on liikenteellisesti sujuva, metsäinen maantie. Taajaman rajautuminen on epäselvä ja taajamaan tulon voi aavistaa vain opastusmerkeistä. Kirkko ja muut jakson julkiset rakennukset, Kisakartanoa lukuunottamatta, ovat irti tiestä ja jäävät metsän peittoon. Kirkon tornista ei ole taajaman maamerkiksi, mut-

ta sen näkyvyyttä tulosuunnasta voisi parantaa kuitenkin tuhoamatta tärkeää keskustan portin muodostavaa sankkaa mäntypuuryhmää tien molemmin puolin. Keskustaan saavutaan yllättäen, keskusta ei hahmotu jaksolle.

2. (Mt965) Ennen jakson alkamista näkyy metsässä salpalinjan panssariestettä. Paloasema on taajaman sisääntulotien portti. Jakso on maantiemäinen ja puusto rajaa hyvin katutilaa. Rakennuskanta on vaihtelevaa. Koulukeskus vaikuttaa taajaman kokoon nähden massiiviselta ja kaupunkimaiselta. Omakotiasutus kätkeytyy metsän sisään. Maatilojen talouskeskusten ja pientalojen lomitse avautuu kauniita näkymiä joelle. Etenkin jakson loppupään Kemijoelle avoin peltomaisema rakennuksineen sopii hyvin keskustan luonteeseen. Pellolle on rakennettu ympäristöön harvinaisen hyvin sopeutuva asuinrakennus. Silta jakaa maisemaa voimakkaasti ja on taajaman maamerkki. Sarvilammentien liittymä on ongelmallinen.

3. (Mt967) Sisääntuloa hallitsevat huoltamot, jotka jäävät taajamakuvan ja keskustan toimintojen kannalta hyvin ydinkeskustan ulkopuolelle. Tie kaartuu kauniisti mäelle ja laskeutuu kylän ainoan kuusiryhmän lomitse suoraan kauppakadulle. Jaksoa pitkin kulkee vilkas rekkaliikenne, joka suuntautuu risteyksen jälkeen Pelkosenniemen. Vekselinmäen risteys on ongelmallinen.

4. (Pt19870) Viivasuora, kapea maantie laskeutuu laajan peltoaukean ja sillan ylityksen jälkeen suoraan keskustaan. Näkymä sillalta etenkin jokea itään päin on säilynyt maaseutumaisen puhtaana. Liikekeskusta näkyy suppeana rakennusten tiivistymänä maisemassa.

Maankäyttö

Maankäyttö on väljää. Kylän rakenne on kaksijakoinen ja hajanainen sillä kaupan, hallinnon, kirkon ja poliisin palvelut ovat taajaman ydinkeskustassa, kun taas muut palvelut ovat etäällä keskustasta Sallaan johtavan Sauherrantien varressa. Ennen kuin asutusta laajennetaan joen eteläpuolen pelloille tulee nykyisen taajamarakenteen tiivistämis- ja lisärakentamismahdollisuudet tutkia maisemallisista ja liikenteellisistä syistä. Soklin mahdollinen rakentaminen tulee vaikuttamaan taajaman maankäyttöön ja liikenteeseen. Taajaman ohitustie ei ole tällä hetkellä tarpeellinen.

Ympäristö

Luontonsa puolesta Savukoski kuuluu lähes kokonaan Aapa-Lappiin. Sota hävitti Savukosken niin perusteellisesti, että kirkonkylän jokivierilläkin oli jäljellä vain yksi sauna ja kolme seinää kauppias Salmisen koirankopista. Uudelleen rakennettu kylä on nauhamainen, rakennusten väljä ketju komealla Kemijoen rantatöyräällä. Keskustaa ympäröi harvinaisen kaunis mäntymetsä. Myös aivan keskustassa on muutamia mäntyryhmiä.

Liikenne ja liikenneturvallisuus

Tieverkko

Taajaman tieverkon rungon muodostaa taajaman läpi kulkeva Pelkosenniemi- Hanhikangas maantie 965 sekä taajaman keskellä siihen liittyvä Sodankylä-Savukoski maantie 967. Maantien leveys taajaman keskustassa on 7/6 m. Kevyen liikenteen väylä on molempien teiden yhteydessä pääosin erikseen, aivan taajaman keskustassa on molemmin puolin korotettu osuus. Liikennemäärät ovat mt 965:llä noin 1600 ajon/vrk sekä mt 967:llä noin 1440 ajon/vrk.

Liikenneturvallisuus

Savukosken taajamassa on ajanjaksona 1988-92 sattunut 3 liikenneonnettomuutta. Henkilövahinko-onnettomuuksia eikä kevyen liikenteen onnettomuuksia ole sattunut em. ajanjaksona.

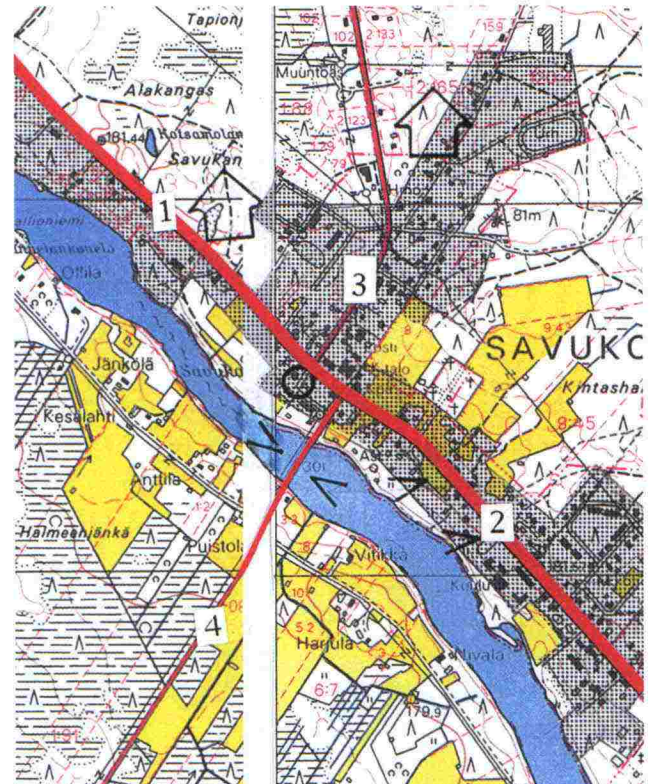
Liikenteelliset puutteet

Taajaman alueella ovat kevyen liikenteen olosuhteet hyvät. Maasto-olosuhteista johtuen ovat eräi-

den kaavateiden liittymät jyrkkiä, mikä aiheuttaa ongelmia talviaikana.

Ehdotetut toimenpiteet

Tehdään liittymäjärjestelyjä ja selkeytetään linja-autojen pysäköintiä.



Kauppakeskuksen ydin on liikenteelliseen solmukohtaan sijoittuva kauppa-aukio. Suunnittelemalla ja rakennuksin rajaamalla siitä olisi syntynyt miellyttävä tori.



Sisääntulojaksolta avautuu kaunis näkymä Kemijoen yli maaseutumaiseen taajamaan.

SIMO

*+ turvallinen ydinkeskusta
- liikenneväylät rikkovat taajamarakenteen*

Pitäjän keskuksena nykyisin toimiva Simon asemakylä on syntynyt vuonna 1902 valmistuneen Oulu-Tornio rautatien myötä Simojoen ja rautatien risteyskohtaan. Asukkaita taajamassa on tällä hetkellä hieman yli 1400. Luku kasvaa vuosittain muutamalla asukkaalla.

Taajamakuva

Sisääntulojaksot:

1. (Pt19504) Sisääntulojakso etelästä on maantiemäinen, suoraviivainen ja metsäinen ja se on visuaalisesti irti ympäristön maankäytöstä. Sisääntulotieltä ei avaudu näkymiä ympäristöön. Keskustaantulonäkymää hallitsee 4-tien alikulku ja korkeat penkereet. Kevyen liikenteen yhteys keskustaan on erillistä pitkin eri alikulun kautta.

2. (Mt9241) Pohjoisesta tultaessa tie on irti ympäristön maankäytöstä. Jakson varrella on kolme erillistä asuntoaluetta, jotka tulevat laajentumaan tulevaisuudessa. Ennen rautatien alitusta on näkemältään huono liittymä. Penkereet ja maaleikkaukset hallitsevat sisääntulonäkymää.

Taajaman läpikulku (Vt4):

Nelostietä voi ajaa taajaman läpi havaitsematta sitä. Etelästä tultaessa avautuu kauniita näkymiä Simojoen yli, mutta taajaman keskusta jää piiloon metsän sisään. Pohjoisesta tultaessa avautuu näkymä vanhaa 4-tietä pitkin teollisuusalueen läpi keskustaan, mutta tien päästä puuttuu maamerkki. Valtion virastotalolla on maamerkin piirteet, mutta se jää piiloon metsän sisään ja talo tulee havaittavaksi vasta ohitushetkellä.

Hallinto- ja liikekeskus:

Simon keskusta on rakentunut suppealle alueelle rautatien ja 4-tien väliin. Varsinaista kauppakatua ei taajamassa ole. Lännessä keskustaa rajaa teollisuusalue ja idässä Simojokeen rajoittuva urheilualue. Taajamakuva on väljä ja metsäinen. Rakennettua taajamakuva hallitsevat linja-autoasema ja sen laaja, jäsentymätön asfaltoitu paikoitusalue, massiivinen kunnantalo, valtion virastotalo ja väljä pientaloasutus. Pankkikortteli on tiiveimmin rakennettu keskustan osa, jonka edustaa hallitsee

myös asfaltti. Rautatien katkaisema vanha Simojoentie on idyllinen raitti jota tulee vaalia. Keskusta kiireisin parannustoimi on kevyen liikenteen yhteyden rakentaminen koulukeskukseen. Simojoentie on luontainen kevyen liikenteen yhteysreitti keskustan kouluille. Linja-autoasema tulisi yhdistää keskustaan rakentamalla seuraavaksi virastotalon edessä oleva liikekortteli, joka tiivistäisi keskustaa ja jonka avulla olisi mahdollista parantaa myös keskustan havaittavuutta 4-tielle. Samalla tulisi rakentaa taajamalle toiminnallinen keskipiste, tori. Rautatien vartta keskustan kohdalla tulisi pehmentää havupuuistutuksin.

Maankäyttö

Taajamalta puuttuu selvä rakenne ja keskusta. Rautatie ja 4-tie jakavat taajaman voimakkaasti kolmeen toiminnalliseen osaan, jotka liittyvät toisiinsa alikulkujen kautta. Hallinto- ja liikekeskus sijaitsee teiden välissä rautatie- ja linja-autoasemien lähellä, koulut ja kirjasto rautatien pohjoispuolella, terveyskeskus ja vanhainkoti 4-tien eteläpuolella.

Ympäristö

Simo kuuluu luontonsa puolesta Pohjois-Pohjanmaahan. Simon asemayhdyskunta on arvioitu kulttuurihistoriallisesti arvokkaaksi kokonaisuudeksi. Puiston ympäröimä Simon rautatieasema on rakennettu 1902-04. Asema-alueella on lisäksi asuin- ja varastorakennuksia. Samalla tavalla arvokkaaksi on arvioitu Simojokivarren kulttuurimaisema Ylikärpän kylästä alaspäin. Keskustassa on kaksi arvokasta taloa: Ojala ja Hanhivaara.

Liikenne ja liikenneturvallisuus

Tieverkko

Simon taajaman jakaa ohikulkeva valtatie no. 4, jonka eteläpuolisen alueen liikenteen kokoa Palo-kankaan paikallistie. Taajaman pohjoisosan halkaisee etelä-pohjoissuunnassa Simon asema-Alakärppä maantie ja itä-länsisuunnassa rautatie. Paikallistien ja maantien leveys taajamassa on 7/6 m. Maantien yhteydessä on erillinen kevyen liikenteen väylä, joka loppuu Simontien liittymään. Liikennemäärä maantiellä on noin 2000 ajon/vrk ja paikallistiellä noin 580 ajon/vrk.

Liikenneturvallisuus

Taajaman alueella on ajanjaksona 1988-92 sattunut 6 liikenneonnettomuutta, joista kevyen liikenteen onnettomuuksia on ollut 3. Henkilövahinko-onnettomuuksia on em. ajanjaksona sattunut 6 kpl.

Liikenteelliset puutteet

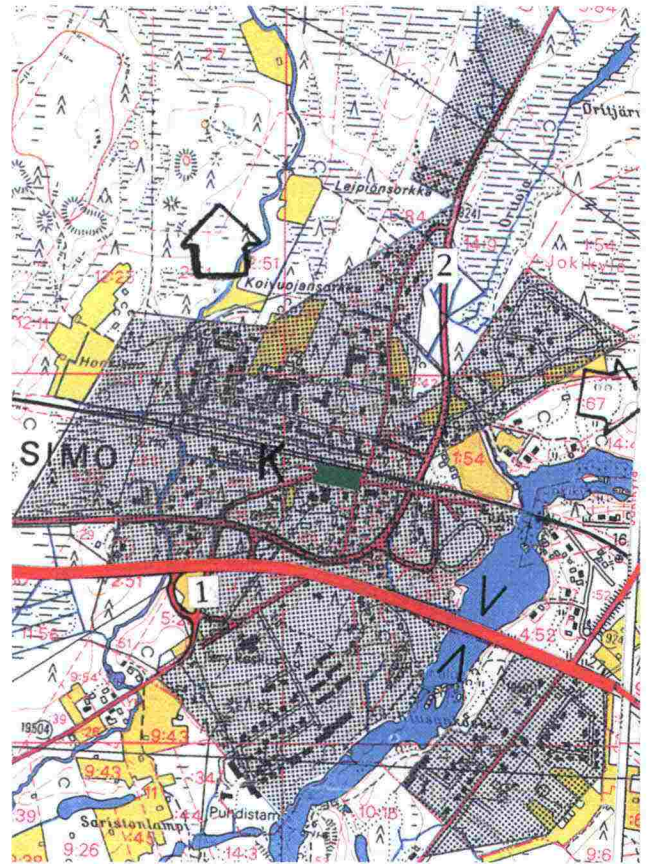
Taajaman liikenteelliset puutteet ovat lähinnä kevyen liikenteen yhteyksien puuttuminen. Tiestö ja rautatie jakavat taajama-alueen eikä taajaman sisäinen kevyen liikenteen verkko ole riittävä. Kevyt liikenne tarvitsisi myös alikulun keskusta, nykyisin kevyt liikenne oikaisee radan yli.

Ehdotetut toimenpiteet

Täydennetään kevyen liikenteen yhteyksiä sekä kaavateiden että maantien 9241 osalla.



Keskustasta löytyy idyllisiä, jopa raittimaisia jaksoja.



Keskustan rakentuminen on vielä kesken. Jatkossa keskustan rakennetta tulisi kiinteyttää ja sille tulisi muodostaa toiminnallinen keskipiste.

SODANKYLÄ

*+ tiivis kauppakatu, keskeiset palvelut
- ankea sisääntulo pohjoisesta*

Sodankylän kirkonkylä on syntynyt suureen maisemalliseen solmukohtaan Kitisen ja Jeesiöjoen risteykseen. Idästä kylän kupeeseen työntyy vaa-rojen ketju. Ensimmäiset suomalaiset asukkaat Sodankylä sai vuonna 1673 Kaarle XI:n aloitta-man asutustoiminnan seurauksena. Asukkaita taajamassa on noin 6500.

Taajamakuva

Kauppakatu (Vt4):

Kauppakatu (Jäämerentie) on samalla taajaman läpikulkujakso. Läpikulku on suunniteltu siirrettäväksi Sodankyläntielle. Liikekeskus sijoittuu Som-piontien ja Lompolontien väliselle alueelle. Kes-kusta on tarkastelualueen taajamista tiivein ja kaupunkimaisin. Rakennukset ovat verrattain lähellä kadun reunaa ja ne muodostavat katutilaa. Silmiinpistävää on rakentamisen sekalaisuus, jär-jestämätön paikoitus ja mainonnan paljous ja kir-javuus. Tori jää hyvin tulevan läpikulkukadun var-teen. Keskustan rakennetta tulee tiivistää ja te-hostaa torin ympäristössä ja yleensä Jäämeren-tien ja Sodankyläntien välissä, mutta keskustoi-mintojen siirtymistä Sodankyläntien länsipuolelle on vältettävä. Nykyiseltä liikekadulta löytyy ainek-set elävän keskustan tekemiseen. Ajourataa tulee vain kaventaa, rakennettua taajamakuva eheyttää, paikoitus ja poikkittainen liikenne järjestää ja puitakin tulisi istuttaa. Poikkikatuja pitkin avautuu näkymiä Kitisen yli liittäen keskustan visuaalisesti Kitisen itäpuoliseen alueeseen.

Sisääntulojaksot:

7. (Vt4) Sisääntulojakso etelästä on lyhyt ja lii-kenteellisesti sujuva. Se alkaa selvästi Jeesiön ylityksellä metsään kätkeytyvänä taaja-asutuk-sena. Ennen Kittilän tien risteystä näkyvä kirkon torni on ensimmäinen taajamasta kertova maa-merkki, seuraavaksi näkyy taajaman porttina toi-miva kunnantalo. Sillan pielen rivitalot ovat lähellä tietä ja jäävät tiehen nähden alistettuun asemaan, mitä niiden ulkoasu edelleen korostaa. Havupuut tien ja talojen välissä suojaivat liikenteeltä ja sitoisivat talot ympäröivään metsään. Liikenteen nopeutta tulisi hidastaa jo ennen kunnantaloa rakenteellisin keinoin. Suunniteltu kiertoliittymä

palvelee hyvin hidastimena ja ohjaa sopivasti lii-kennettä myös kauppakeskukseen.

8. (Vt5) Sisääntulo idästä Vanhankirkon puiston ohi kauppakeskustaan on lyhyt ja miellyttävä.

9. (Vt4) Pohjoisesta tultaessa teollisuusalue muut-tuu pientaloalueeksi jakson puolivälissä, mutta tien luonne ei oleellisesti muutu. Se säilyy edel-leen suoraviivaisena ja leveänä valtaväylänä, ajo-radan molemmille puolille ilmestyy kuitenkin ajo-radasta erotetut piennarkaistat ja korotetut jalka-käytävät. Pyöräily tulisi nostaa samalle korotukselle jalankulun kanssa. Tien luonne voisi selvästi muut-tua Ratsutieltä lähtien. Tietä tulisi rytmittää ja tietilaa tulisi ryhdistää ajorataa kaventamalla.

Lähestymisjaksot:

1. (Vt4) Lähestymisakso etelästä ovat metsäinen maantie, jonka kevytliikennejärjestelyt ovat kun-nossa. Ennen huoltoasemaa Rovaniementien ta-saus käy huomattavan korkealla. Jaksolta on nä-kymä kauniiseen jokilaaksoon laajentuvan teolli-suusalueen yli.

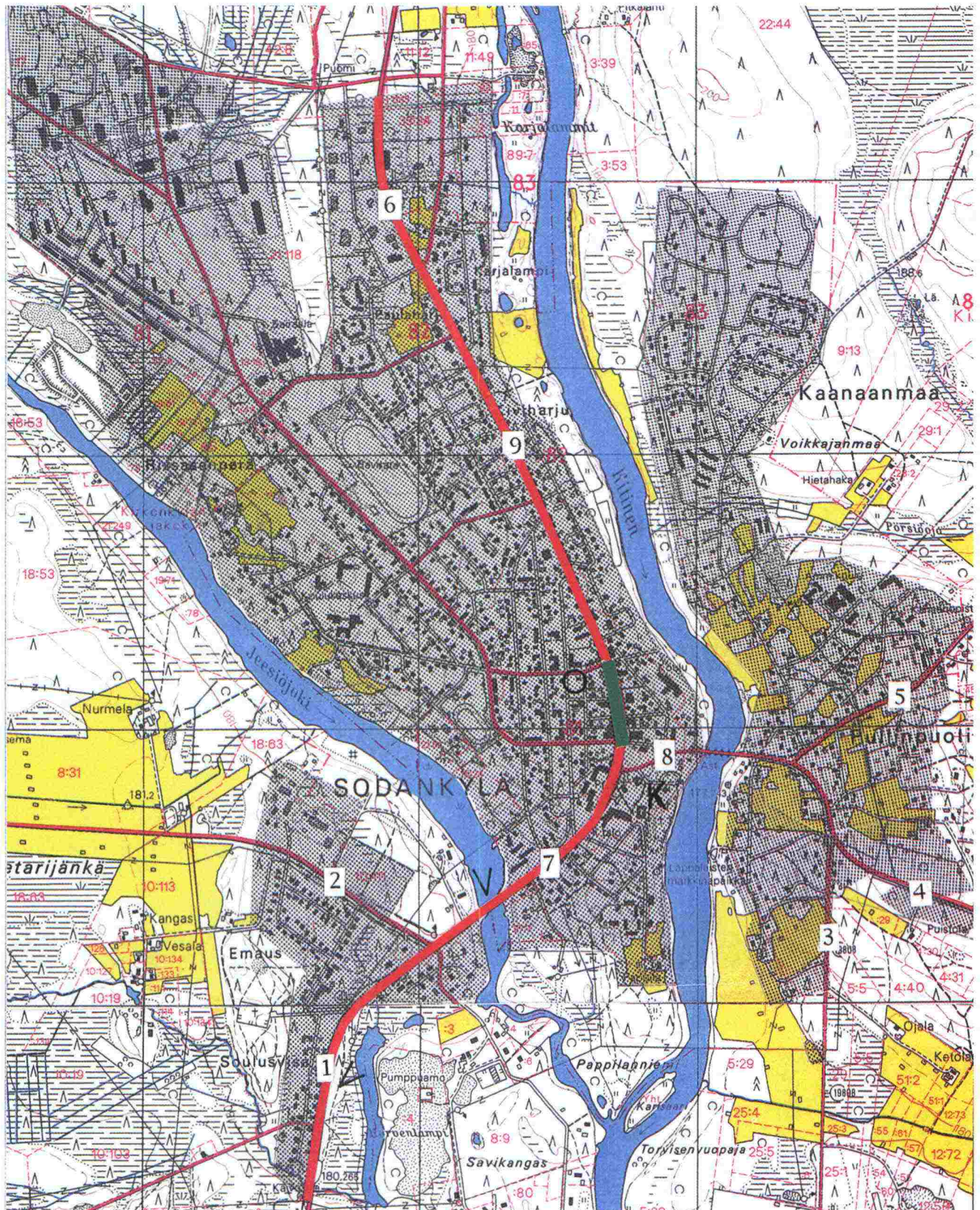
4. (Vt5) Asuinrakentaminen on laajenemassa jak-son varteen. Kevyen liikenteen yhteys keskus-taan tulee järjestää. Tie kaartuu kauniisti lentoken-tän risteuksen jälkeen metsän reunassa kohti kes-kustaa. Kylä avautuu jaksolle kokonaan ennen Kitisen ylitystä. Maamerkkeinä näkyvät kirkon ja paloaseman tornit etelässä sekä lämpökeskuk-sen savupiippu pohjoisessa sitovat taajaman mai-semaan. Avoimessa maisemassa kerrostalot ja ala-aste erottuvat taajamakuvaan liian massii-visina. Haittaa on vaikea korjata, mutta kerrostalo-jen ja tien välissä kasvavat havupuut pehmen-täisivät vaikutelmaa.

6. (Vt4) Teollisuusalueet eivät yleensä kaunista taajamien sisääntuloja. Sodankylän pohjoinen teol-lisuusalue ei tee tässä suhteessa poikkeusta. Lämpölaitos on selvä taajaman alkamiskohta. Sen savupiippu on taajaman maamerkki.

2. (Mt953) Rauhallinen ja metsäisen vaikutelman antava lähestymisjakso lännestä. Kevyen liiken-teen reitti ja maantie ovat reilusti toisistaan eril-lään. Niiden välistä suojapuustutusta tulee edel-leen voimistaa.

3. (Pt19808) Jakso on monotonisen suoraviivai-nen ja kapea tie lentoasemalta keskustaan.

5. (Mt967) Tie laskeutuu avautuvaan taajamaan viehättävän kylämaiseman läpi. Se noudattaa hyvin maiseman ja maaston muotoja pellon ja metsän rajakohdassa. Pellot kaipaavat jatkuvaa hoitoa.



Maankäyttö

Taajaman perusrakenne on kunnossa, asuminen, hallinto, teollisuus ja koulutus ovat löytäneet omat paikkansa. Suunniteltu uusi läpikulkukatu sen päissä olevine kiertoliittymineen on onnistunut ratkaisu. Se ohjaa läpikulkevan liikenteen pois keskustasta ja antaa mahdollisuuden kehittää kauppakeskustasta viihtyisän. Asuinrakentamisen edelleen lisääntyessä Kitisen itäpuolelle tulee sillasta muodostumaan pullonkaula taajamaan.

Ympäristö

Luonnoltaan Sodankylä kuuluu Aapa-Lappiin. Kirkonkylän maisema on vaihtelevuudessaan ja rikkautensa helmi Aapa-Lapin maisemassa. Sodankylän vanha hirsinen tukipilarikirkko on rakennettu 1689. Sen on sanottu olevan Suomen parhaiten ja koskemattomimpana säilynyt puukirkko. Uusi harmaakivinen kirkko on vuodelta 1859. Sen arvo myös taajaman maamerkinä on tärkeä. Kirkkomaata ympäröi vanha, kunnostettu hirsiaita. Suurin osa muusta rakennuskannasta poltettiin Lapin sodassa 1944-45. Kirkonkylästä on tehty ympäristösuunnitelma 1987.

Liikenne ja liikenneturvallisuus

Tieverkko

Taajaman tieverkon rungon muodostavat taajaman läpi johtava valtatie 4 ja tähän ydinalueella liittyvä valtatie 5. Taajaman eteläosassa valtatiehen liittyy Sodankylä-Kittilä maantie. Nykyisen valtatiehen poikkileikkaus on eteläosassa taajamaa, Jeesiöjoen sillalla; ajorata 8/7 m ja molemmin puolin jalankulku- ja pyörätiet, leveys 3 m. Ajorata jatkuu taajaman läpi 10/7m levyisenä. Kevyen liikenteen väylän leveys on keskusta-alueella 2.25 m ja pohjois-osassa 3.25 m. Nopeusrajoitus on 50 km/h. Valtatie 4 liikennemäärät (KVL 1989) olivat Jeesiön sillalla 6800 ajon/vrk, keskusta-alueella 12200 ajon/vrk ja taajaman pohjoisosassa 7300 ajon/vrk.

Liikenneturvallisuus

Valtatiellä 4 on vuosina 1988-92 sattunut 53 liikenneonnettomuutta, joista kevyen liikenteen onnettomuuksia on 24. Henkilövahinko-onnettomuuksia ajanajaksolla on sattunut 24 kpl.

Liikenteelliset puutteet

Liikenteellisen ongelman Sodankylässä muodos-

taa valtatie 4 taajaman ydinalueella, missä se toimii sekä valtakunnallisena pääväylänä että kaupakatuna. Kevyen liikenteen väylästä on puutteellinen ja valtatie ylittämisen turvatonta. Tonttiliittymiä on paljon ja pysäköintijärjestelyt ovat puutteelliset. Ajoittain pysäköiminen tapahtuu jalkakäytävällä. Pysäköintialueelta peruutetaan jalkakäytävän yli ajoradalle. Kaavateiltä on ajoittain vaikea päästä valtatielle.

Ehdotetut toimenpiteet

Tieverkon jäsentemiseksi valtatie 4 siirretään kulkemaan Sodankylän tien kautta, jolloin Jäämerentie jää kauppakaduksi. Uudelle valtatieosuudelle on suunniteltu kaksi kiertoliittymää ja kaksi liikennevalo-ohjattua liittymää liikenteen nopeuden sopeuttamiseksi ympäristöön. Ajorata kavennetaan taajaman eteläosassa 8 m:n levyiseksi. Koko osuudelle toteutetaan kevyen liikenteen väylät osittain erillisinä, osittain korotettuina. Edellä mainitut rakennustyöt on käynnistetty kesällä 1994. Lisäksi Jäämerentie saneerataan kauppakaduksi kaventamalla ajorataa. Samalla siirretään kevyen liikenteen väylä liikerakennusten viereen ja järjestellään pysäköinti ajorataan liittyväksi vinopysäköinniksi ja osittain suuntaispysäköinniksi. Kauppatuosuuden reuna-alueella Unarintien ja Kasarmintien liittymiin on mahdollista toteuttaa kiertoliittymät. Kittiläntien liittymässä järjestetään kevyen liikenteen poikittaisyhteydet alikulkukäytävien kautta. Valtatie 4:n tiejärjestelyjen kustannusarvio on 20 Mmk.



Kaupunkimaisen kauppakadun taajamakuva on häiritsevän levoton.



Pohjoisen sisääntulojakso on monotonisen suoraviivainen ja leveä.

TERVOLA

*+ raittimaiset tiejaksot, funkkisrakennukset
- keskustan heikko tilanmuodostus*

Varhaisin yhtenäinen uudisasutus lienee alkanut Koivusta, nykyisen taajaman koillispuolelta 1400-luvulla. Tervolan taajamassa on asukkaita hieman yli 1500.

Taajamakuva

Ohitustie (Mt926):

Suoraviivainen ja sujuva metsäinen maantie on irti ympäristön maankäytöstä. Asutus on laajenemassa ohitustien länsipuolelle, mikä edellyttää uusia ratkaisuja risteyskohtiin.

Läpikulkutie (Mt9263):

Joen länsipuolen tietä Keminmaan suunnasta tullessa taajamasta kertovat maamerkit ovat silta ja kirkon torni. Sillalta tarkasteltuna ei keskustan sijaintia voi päätellä. Keskustaa voisi avata sillalle näkyväksi. Tie on liikenteellisesti sujuva, suoraviivainen ja irrallaan ympäristön maankäytöstä. Taajama näkyy pensoittuvalle peltoaukealla rakennettuina irrallisina rivitaloina. Liittyminen läpikulkutieltä keskustaan ei ole luonteva ja siitä puuttuu vetovoima. Museotien ylityskohdan huomioarvoa tulisi parantaa ja liikenteen nopeutta ennen sitä hidastaa. Kaavan mukaan jatkossa Museotien loppuosa muuttuu kevyen liikenteen reitiksi jatkuen keskustaan idyllisen metsikön läpi. Reitin suuret ja kömpelöt tievalaisimet voisi vaihtaa tunnelmaan paremmin sopiviksi.

Kylänraitit (Pt19571):

1. Liittyminen raitille ohitustieltä keskustaan tuntuu houkuttelevalta. Komea kuusipuuryhmä ja tien kaartuminen ryhmän kohdalla kätkevät tulevan maiseman ja tekevät siitä arvoituksellisen. Portin jälkeen avautuu kaunis maatalousmaisema ja näkymiä Kemijoelle. Tien geometria on mielenkiintoisen vaihteleva. Jakson loppuosan muutamat pientalot kätkeytyvät puuston sisään. Komea kuusikko ja funkkistalot muodostavat portin keskustaan.

2. Jakso on suoraviivainen, mutta sen viehätys piilee kuusiryhmien ja vanhojen rakennusten muodostamissa tiivistymissä ja tien kapeudessa. Kevyen liikenteen väyliä suunniteltaessa tulee muis-

taa, että raitti menettää viehätöksensä jos väylä tehdään tiehen kiinni.

Sisääntulojakso (Pt19751):

3. Jakso on liikenteellisesti sujuva, metsäinen ja irti ympäristön maankäytöstä. Pensoittuva ympäristö antaa taajamasta hoitamattoman vaikutelman. Etenkin Jurvanojan ylityskohtaa tulisi tien jaksottamiseksi korostaa maisemallisin hoitotoimenpitein ja tieltä voisi avata näkymän ojaa pitkin Kemijoelle. Valkoisella sulkuviivalla ajoradasta erotettu kapea piennarkaista ei toimi pyöräilyväylänä.

Kauppakatu (Pt19571):

Kauppakatu on yksitoikkoisen suoraviivainen ja se rajautuu molemmista päistään hyvin. Rakennuskaavassa liikerakennusten korttelialue ulottuu aina Kympintielle saakka, mutta välialue on vajaasti rakennettu mistä johtuen Osuuskauppa jää erilleen aivan ydinkeskustasta. Muu rakennettu osa kauppakattua on lyhyt ja keskittynyt. Keskustien uudet liikerakennukset ovat lähellä ajorataa, mutta vastoin rakennuskaavaa ne on toteutettu 1-kerroksisina, mistä johtuen keskustan katutilan muodostus on heikko ja taajamakuva on hahmoton. Paikotus on hyvin rakennusten välissä. Länsipuolen rakennukset ovat kaukana ajoradasta, paikotus on jäsentymätöntä ja liittyminen ajoradalle tapahtuu paikoin koko paikotusalueen pituudelta. Poikittaisia yhteyksiä tulee parantaa. Automarket-tyyppinen Osuuskauppa laajoine, jäsentymättömine asfalttipihoineen ja umpeen teipattuine ikkunoineen antaa itsestään takapihamaisen vaikutelman. Osuuskauppaa vastapäätä on kaksi taajamakuvan kannalta tärkeää ja harvinaista, puufunktionalismia edustavaa 2-kerroksista liikerakennusta. Toinen niistä muodostaa tärkeän päätteen Kurjentielle. Rakennukset rajaavat hyvin katutilaa ja rakennusten mittakaava ja sijainti sopisivat hyvin esimerkiksi kauppakadun täydennysrakentamiselle. Puusto on pääasiassa koivua, paikoin runsastakin, mutta mitään yhteinäistä katutilan puurajausta ei synny. Istutuksia tulee täydentää. Keskustasta puuttuu tori tai kauppa-aukio. Kauppakadulta tulisi avata näkymiä Kemijoelle.

Maankäyttö

Taajaman palvelut ovat keskittyneet verrattain suppealle alueelle. Hallinto, kauppa ja terveystalvelut ovat Keskustien varressa taajaman keskustassa.

Koulut ovat etäämpänä hieman sivussa keskustasta ohitustien varressa. Taajaman perinteinen nauhamainen rakenne on saamassa uusia piirteitä, sillä asuntorakentaminen on laajentumassa ohitustien länsipuolelle, mikä edellyttää uusia tiejärjestelyjä. Yleiskaavassa on esitetty lisäksi uusia rakennuspaikkoja haja-asutusalueelle pitkin jokivartta.

Ympäristö

Luontonsa puolesta Tervolan kunta kuuluu osittain Kemian asumusmaahan, pääosaltaan Etelä-Lapin vaaramaahan. Taajama on rakentunut nauhamaisesti kooltaan vaikuttavan Kemijoen varrelle.

Tervolan vanha ja uusi kirkko muodostavat harvinaislaatuisten maisemakokonaisuuden Kemijoen rantatöyräällä. Vanha puukirkko on rakennettu 1687-89. Se on harvoja 1600-luvun puukirkkojamme ja se on säilyttänyt hyvin alkuperäisen asunsa. Kirkkoa ympäröi vanha hautausmaa. Uusi puukirkko on rakennettu 1864-65. Nuorisoseuran ja työväen talot sekä puufunkkistalot ovat myös säilytettävissä rakennuksia. Talven hyödyntämisestä Tervolan kunnassa on tehty esiselvitys 1991. Liikenne- ja ympäristösuunnitelmassa 1990 on esitetty yksityiskohtaisesti myös keskustan ympäristön parantamistoimenpiteet.

Liikenne ja liikenneturvallisuus

Tieverkko

Taajaman tärkein liikenneväylä on Tervolan paikallistie ns. Keskustie, joka liittyy taajaman ohi kulkevaan Kemi - Rovaniemi maantiehen 926 sekä taajaman etelä- että pohjoispäässä. Keskustiehen liittyy lisäksi Kemijoen ylittävä maantie ns. Siltatie, joka liittyy edelleen Kemi - Rovaniemi maantiehen. Keskustien leveys on 8/7 m ja sen molemmin puolin on taajaman ydinkeskustassa 3,0 m leveät korotetut kevyen liikenteen väylät. Liikennemäärä Keskustiellä on noin 2960 ajon./vrk.

Liikenneturvallisuus

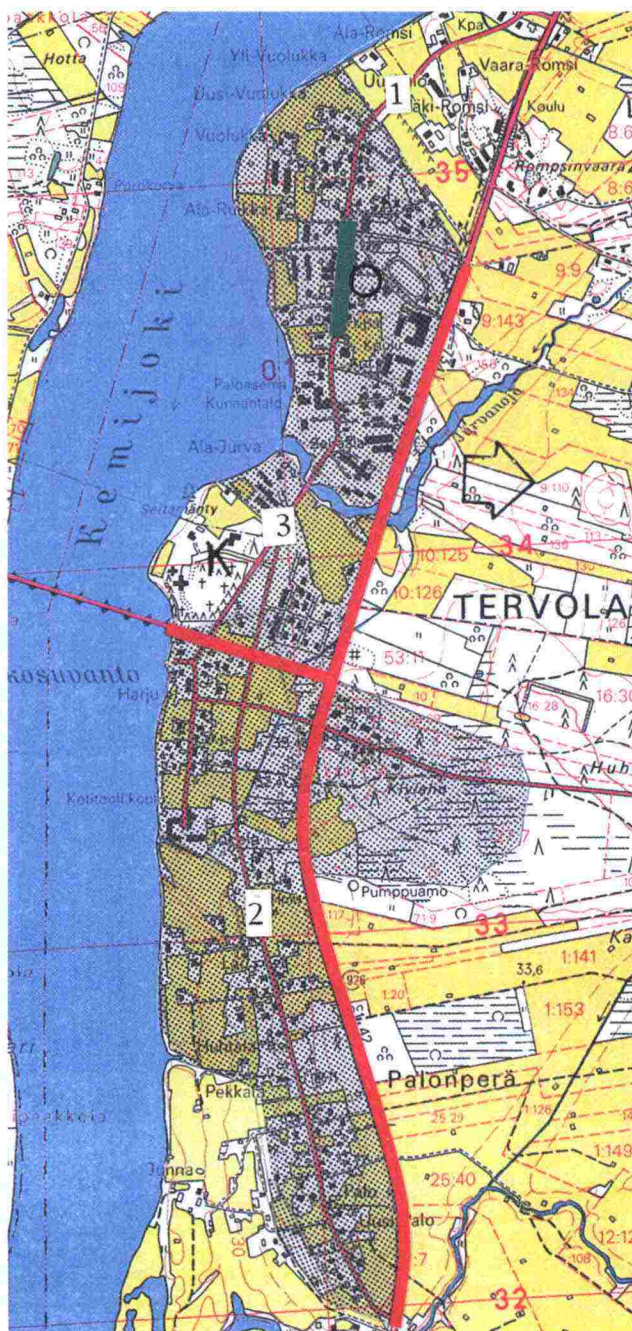
Keskustiellä on ajanjaksona 1988-92 sattunut 2 liikenneonnettomuutta. Kevyen liikenteen onnettomuuksia eikä henkilövahinko-onnettomuuksia ole sattunut. Keskustien ja siltatien risteyksessä on em. ajanjaksona sattunut 3 onnettomuutta.

Liikenteelliset puutteet

Suurimmat liikenteelliset puutteet ovat kevyen liikenteen väylien puuttuminen välillä mt 926 - Kemijoen silta, sekä Keskustien ja Siltatien risteysalueen epämääräisyys.

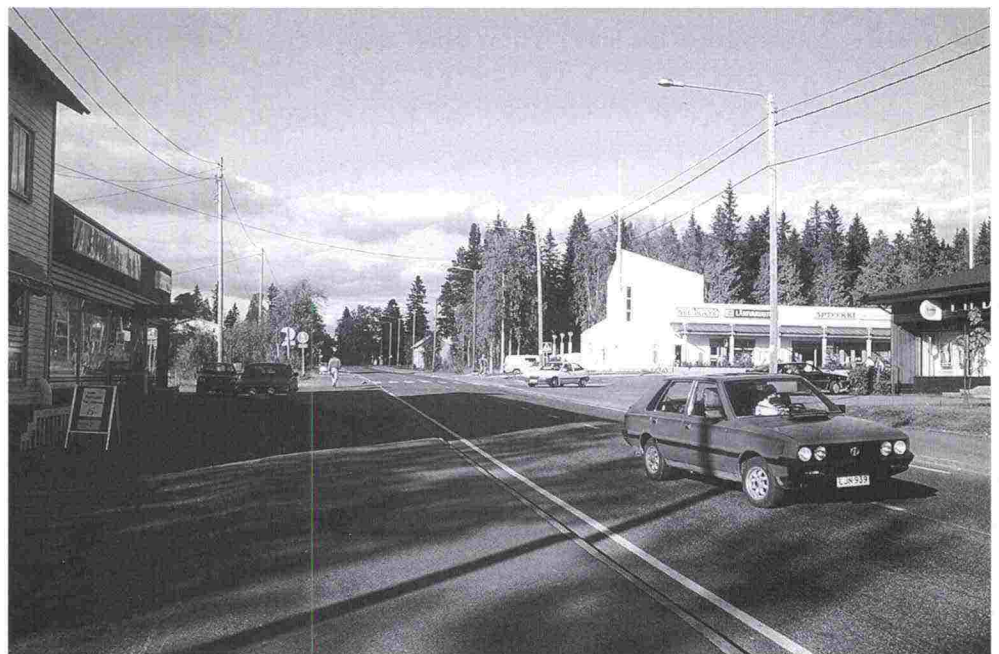
Ehdotetut toimenpiteet

Rakennetaan kevyen liikenteen väylät välille mt926 - Kemijoen silta. Lisäksi parannetaan Keskustien ja Siltatien risteysaluetta. Keskustien nopeustasoa alennetaan rakenteellisin keinoin kaventamalla ajorataa ja tekemällä suojatiekorokkeita.





Funkkisrakennukset kertovat keskustan kehityksen myönteisestä lähihistoriasta. Vastapäätä sijaitseva kauppa hajoittaa ja tylsistää taajamakuva.



Kauppakeskustassa on muutamia taajamakuvaan positiivisesti vaikuttavia rakennuksia.

UTSJOKI

+ eksoottisen arktinen ympäristö
- monotonisen suora sisääntulojakso etelästä

Utsjoki on ikivanhaa saamelaisaluetta. Asukkaita taajamassa on noin 570 asukasta.

Taajamakuva

Sisääntulojaksot:

1. (Vt4) Yksinäisellä paikalla mäenrinteessä, vai-vaiskoivikon keskellä seisova Utsjoen kirkko on mieleenjäävä taajaman lähestymisestä kertova maamerkki jo muutamia kilometrejä ennen keskustaa. Tie rikkoo Mantojärven rantaviivan. Koska karu luonto uusiutuu hitaasti, leikkaukset ja pengerrykset näkyvät ikuisina arpina maisemassa. Taajama alkaa vähitellen haja-asutuksena. Varsinainen sisääntulojakso rajautuu hyvin koulukeskuksen luona. Tien suoraviivaisuuden ja leveyden luomaa ankeaa sisääntulovaikutelmaa tulisi eliminoida kevyen liikenteen väylän ja ajoradan välisin koivuistutuksin. Koulukeskuksen lipputankoryhmä rytmittää omalta osaltaan pitkää sisääntulonäkymää. Jakson loppuosalla liikenne on edelleen sujuvaa, mutta tien geometria on mielenkiintoisempi ja tie seurailee maaston muotoja. Taajaman maamerkki, uusi ja komea Saamen silta näkyy kauas sisääntulosuunnalle.

Jaksolla on useita ongelmallisia risteyksiä. Buores Baiki-tien risteyksen etelänpuolisten tonttien tietilan rajaamisongelmat tulisi hoitaa istutuksin.

2. (Mt9703) Saamen silta ja aivan lähellä taajaman keskustaa alkava kevyen liikenteen väylä kertovat taajaman läheisyydestä. Taajaman keskelle laskeudutaan suoraan koivikon sisästä.

3. (Mt970) Saamen silta näkyy kauas loivasti kauniissa Tenojokilaaksossa kaartelevalle tielle. Vasta aivan jakson suoraviivaiselta loppuosalta on näkymä itse joelle. Tie tarvitsee taajaman keskustasta kertovan rakennuksen päätteekseen.

4. (Mt9701) Jakso on suoraviivainen ja lyhyt katu hotellilta keskustaan.

Keskusta (Vt4):

Keskustajakso on läpikulkutie, jonka varrella on muutaman kauppaliikkeen muodostama taloryhmä. Tien päätteenä oleva Saamen silta johtaa Norjaan. Liikkeet sijaitsevat kaukana ajoradasta ja niiden edessä on laajat asfaltoidut paikoitusalueet. Asfaltti on tuhonnut kaiken puuston, joka

tulisi palauttaa myös keskustan liiketilojen eteen. Keskustassa on suoritettu liikennejärjestelyjä uuden sillan rakentamisen yhteydessä, jolloin paikoitusalueitten liittyminen ajorataan on tarkistettu. Keskustasta puuttuu kuitenkin suojatiemerkintä liikkeiden kohdalta. Keskeisen liikekorttelin rakennuskaavaa tulisi tarkistaa siten, että se huomioisi rakennukset katutilaa muodostavina tekijöinä ja siirtäisi paikoituksen pois rakennusten edestä. Hotelli ja uusi virastotalo ovat niitä harvoja rakennuksia, jotka huomioivat paikan luonteen. Virastotalo on tärkeä keskustaa kiinteyttävä, maamerkin luonteen omaava rakennus.

Maankäyttö

Tunturien ympäröimän ja joen varteen rakentuneen taajaman viehätyksellä piilee sen väljässä, jokilaakson muotoja seurailevassa nauhamaisessa rakenteessa. Palvelut sijaitsevat kaukana keskustasta, mikä edellyttää auton käyttöä asioiden hoitamisessa, muualta tulevat käyttävät joka tapauksessa autoa. Taajaman keskipiste on läpikulkutien ja Veaksin risteys, johon myös torille on varattu paikka rakennuskaavassa. Toria tulee tukea muulla rakentamisella, jottei se jää irralliseksi muusta taajamarakenteesta. Väljyydestä huolimatta lumi joudutaan ajamaan pois keskustasta Kelkkailulle tulisi järjestää oma reitistö, sillä se tuhoaa puuston teiden ja kevyen liikenteen reittien varsilta.

Ympäristö

Utsjoki on Suomen pohjoisin kunta. Luontonsa puolesta Utsjoki kuuluu Taka-Lapin tunturimaahan, yhtenäisen mäntymetsän pohjoispuolella olevaan alueeseen, jota luonnehtivat matalat koivumetsät ja puuttomat tunturit. Taajaman ympäristö on vaikeuttavan kaunis. Maisemaa hallitsevat useat tunturit, joista Ailigas-tunturi on korkein. Tenojoki on koko saamelaiskulttuurin valtaväylä, ikivanha liikenneraitti sekä Norjan ja Suomen välinen rajajoki. Utsjoen keskusta on rakentunut Tenon äärelle, tunturien lomaan nauhamaisesti Utsjokea seuraillen sen laskukohdan lähelle. Taajaman eteläisellä lähestymisjaksolla on kaunis Mantojärvi. Sen kumpareisella länsirannalla on Utsjoen harmaakivikirkko (1850-53) kirkkotupineen ja pappiloineen muodostaen yhdessä merkittävän kokonaisuuden. Utsjokilaakso on nimetty kansallismaiseksi.

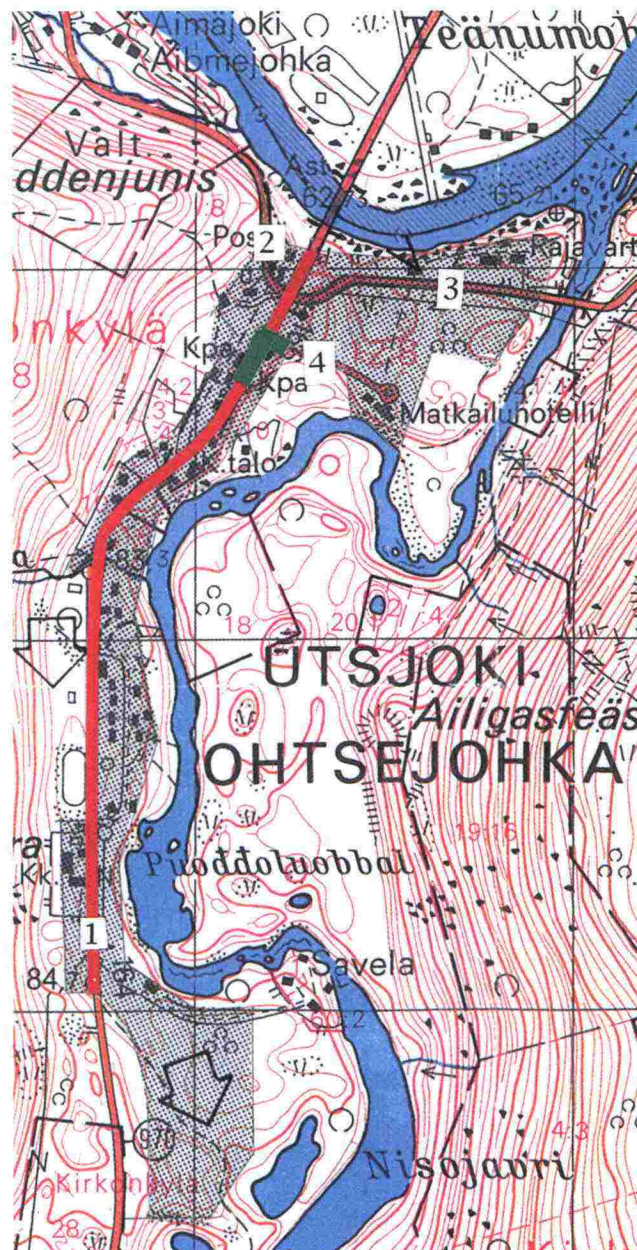
Tieverkko

Liikenneturvallisuus

Liikenteelliset puutteet

Ehdotetut toimenpiteet

Pääväylä sopeutetaan haluttuun nopeustasoon ja ympäristöön tekemällä ajoradan kavennuksia ja suojatiekorokkeita. Taajamakuva parannetaan muuttamalla pysäköintijärjestelyjä.



Saamen silta ja virastotalo ovat Utsjoen luonnonkauniin taajaman maamerkkejä.



Asfaltti on tuhonnut puuston tien ja liikerakennusten välistä.
Liikerakennukset jäävät kauas kadusta.

YLITORNIO

+ *jokilaakso peltoineen, vaaramaisema*
- *keskustan katukuvan kirjavuus*

Ylitornion taajama on syntynyt 1920-luvun lopulla rautatieaseman vaikutuspiiriin. Kemi-Kolarin rautatien merkitys on vähentynyt aikaisemmasta ja nykyisin se on käytössä vain osan vuotta. Taajaman asukasluku on noin 2500. Asukasluku kasvaa vuosittain muutamalla hengellä.

Taajamakuva

Ohitustie (Vt21):

Taajaman ohitustie on rakennettu 1950-luvun lopulla. Se kulkee vauraassa jokilaaksossa Tornionjokea seuraillen. Kauniin joki- ja viljelysmaiseman taustana näkyy Ruotsin puolen vaaramaisema. Etenkin taajaman kohdalla hoitamattomat pellot, maanlajitysalue ja tiehen rajoittuvan liikerakennuksen takapiha häiritsevät näkymää. Jaksolla on komeita talonpoikaisia taloja pihapiireineen, joiden yhteydessä on usein merkittävää puustoa. Taajama näkyy vähitellen haja-asutuksena pelto-
maisemassa metsän ja tien välissä, kunnes ohitus-
tilanteessa nauhamainen kirkonkylä, julkiset rakennukset ja kirkon kellotapuli erottuvat maamerkkeinä metsäistä Ainiovaaraa vasten.

Taajaman pohjoispäässä on useita turhia, liikenneturvallisuutta heikentäviä liittymiä ja yhteyksiä Alkkulanraitille. Ohitustien sallittu ajonopeus 100 km/h taajaman kohdalla on liian suuri. Jakson eteläpään suunniteltu, aivan joen rantaan ulottuva ohitustie tuhoaa arvokkaat rantaniityt ja tekee maatalouden harjoittamisen mahdottomaksi nykyisen tien ja joen välissä.

Kirkonkylänraitti (Pt19621):

1. Ammattikoulun ilme on ankean vaatimaton porttirakennuksena komeitten kansanopiston ja urheilutalon rinnalla. Sen vuoksi koulun ja tien välillä kuusikujaa tulisi jatkaa. Jakson alkupäässä on Lapin taajamissa harvinaisen raitin piirteitä. Tie on geometrialtaan vaihteleva, puusto on paikoin runsasta, rakennukset ovat kuitenkin etäällä ajoradasta, mutta kirkon kohdalla on raitille ominainen tiivistymä. Kirkon jälkeen avautuu upea näkymä peltojen yli jokilaaksoon.

Lähestymisjakso (Pt19621):

2. Ohitustien ja Alkkulanraitin risteyksen itäpuolel-

la sijaitseva kunnan teollisuusalue ympäristöineen on keskeneräinen ja antaa taajamasta epäsiistin vaikutelman. Alkkulanraittia on suunniteltu jatkettavaksi teollisuusalueen läpi aina Taroniementielle. Lähestymisjaksolla talonpoikaiset pihapiirit komeine kuusiryhmineen rytmittävät peltoaukeita tien molemmin puolin. Ellei jakso olisi niin suoraviivainen ja liikenteellisesti sujuva sitä voisi kutsua kylänraitiksi. Tieltä avautuu jokilaaksoon kauniita näkymiä.

Sisääntulojaksot:

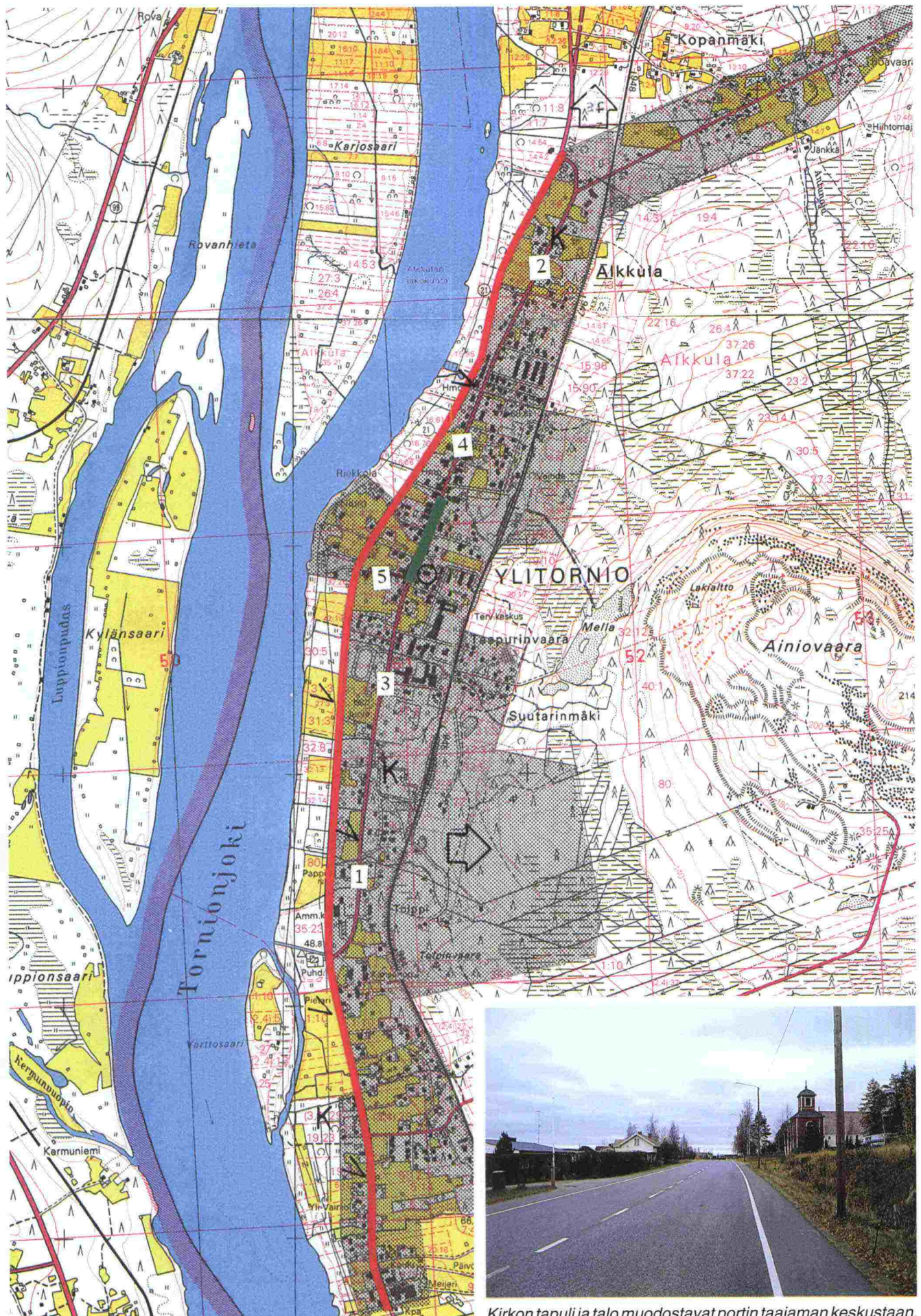
3. (Pt19621) Jakso alkaa kirkon jälkeen Hermaninkujan tienoilta. Ajorata on liikennepainotteinen, suoraviivainen ja liian leveä. Kuusi-istutukset parantaisivat tien länsipuolen ankeaa taajamakuva, joka syntyy ympäristöön huonosti sopivista rakennuksista ja laajoista asfalttipiha-alueista kirjaston ja liiketilojen edessä.

4. (Pt19621) Sisääntulojakso alkaa vanhainkodin kohdalla. Tie on suoraviivainen ja näkymä tien suunnassa on sekava. Mittakaavaltaan erilaiset asuin- ja liikerakennukset vuorottelevat. Liikerakennukset laajoine, jäsentymättömine asfalttipihoihin liittyvät suoraan ajorataan.

5. Sisääntulo ohitustieltä hallinto- ja liikekeskustaan on ohjattu Niurontietä. Lyhyen jakson päätteenä on mittakaavaltaan hyvä pankkirakennus. Sisääntuloa tulee edelleen korostaa tehostamalla maankäyttöä 2-kerroksisilla, katuun rajautuvilla liikerakennuksilla. Kunnan opastuspiste sijaitsee ohitustien ja joen välissä Niurontien toisessa päässä, josta on alikulkuyhteys keskustaan.

Kauppakeskus (Pt19621):

Taajaman ydinkeskustassa sijaitsevat kunnantalo, Kelan toimitalo ja pankki muodostavat hyvää taajamakuva. Muu kauppakeskustan rakennuskanta on mittakaavatonta ja rumaa. Liikerakennukset ovat yleensä kaukana kadusta ja paikoitus on rakennusten edessä laajoilla, suoraan ajorataan koko pituudeltaan liittyvillä asfalttikentillä. Katutilaa ei synny. Kaksi vierekkäistä liikerakennusta liittyy väkinäisesti katuun, sillä niiden suunnittelussa ei ole huomioitu maaston korkeuseroja. Kelan ja kunnantalon väliin suunniteltusta torista, taajaman toiminnallisesta keskipisteestä, on muodostunut paikoitustila. Toriksi on muotoutunut kunnantalon vastakkaisella puolella puistoksi kaavoitettu epämääräinen alue. Alue on hyvä torin paikka, mutta se tulisi rakentaa ja sitä tulisi rajata istutuksin ja myös mahdollisesti rakennuksin. Liike-



Kirkon tapuli ja talo muodostavat portin taajaman keskusta.

keskustan ilmettä ja poikittaisen liikenteen turvallisuutta välillä Asemantie-Niurontie voidaan parantaa tehostamalla maankäyttöä, parantamalla rakennusten ilmettä, kaventamalla ajorataa, järjestämällä pysäköintiä ja poikittaiset yhteydet.

Keskustan taajamakuvasta välillä Asemantie Niurontie on tehty yksityiskohtainen selvitys, jossa on esitetty taajamakuvan parannustoimenpiteet.

Maankäyttö

Taajama on rakentunut nauhamaisesti kapealle kaistaleelle rautatien ja valtatieväliin Ainiovaaran katveeseen. Maankäyttö on väljätköä ja toiminnallisesti sekoittunutta. Vasta 1970-luvulla rakentaminen on laajentunut rautatien itäpuolelle vaaran rinteille. Alue on edelleen asuntorakentamisen laajentumisaluetta. Taajaman nauhamaisesta rakenteesta aiheutuvaa läpikulkuliikennettä helpottaa Alkkulanraitin rinnalla kulkeva ohitustie. Ala-asteen koulut sijaitsevat taajaman ääripäissä. Taajamasta puuttuu päitä yhdistävä kevyen liikenteen verkosto.

Ympäristö

Luonnoltaan Ylitornio kuuluu Etelä-Lapin vaaramaan. Se on Pohjois-Suomen vanhaa kulttuuriseutua. Sanotaan, että Tornionjoen rantaniityt ovat jo tuhat vuotta ruokkineet karjaa ja nostattaneet talonpoikien itsetuntoa. Tornionjokivarren kulttuurimaisema onkin arvioitu valtakunnallisesti kulttuurihistoriallisesti arvokkaaksi ympäristöksi. Jokivarressa ja myös Ylitornion taajamassa ja sen tuntumassa on arvokkaita vanhoja talonpoikaistaloja pihapiireineen. Heti taajaman eteläpuolella sijaitseva Nuotionrannan (Nuotioranta) alue on seutukaavassa rakennussuojelu- ja rakennuslakien nojalla suojeltavaksi tarkoitettu kohde. Edellä kerrotun vuoksi ranta-alue on tärkeä Ylitornion maisemakuvalle, se tulisi säilyttää niittymäisenä ja sitä tulisi hoitaa. Lampaille olisi töitä. Ylitornion maisema muuttuu varsin nopeasti vaaramaiseksi jokilaakson molemmiin puolin. Tunnetuin vaara taajaman pohjoispuolella on Aavasaksa, joka ympäristöineen on nimetty kansallismaiseksi.

Vuonna 1822 rakennettu puukirkko on purettu liian suurena. Taajaman maamerkinä toimiva tulpuli periytyy tuolta ajalta. Naiset ovat muuranneet uuden kirkon sota-aikana vuonna 1940.

Liikenne ja liikenneturvallisuus

Tieverkko

Taajaman tieverkon rungon muodostaa Ylitornion paikallistie 19621 eli ns. Alkkulanraitti, joka liittyy ohittavaan valtatiehen no. 21 sekä taajaman etelä- että pohjoispäissä. Uusi sisääntulo taajamaan Alkkulanraitille on rakennettu ohikulkutieltä Niuron paikallistien kautta. Alkkulanraittiin liittyviä paikallisteita ovat myös Ylitornion aseman paikallistie ja Tengeliön paikallistie. Alkkulanraitin leveys on taajaman keskustassa 10/7 m. Erillinen kevyen liikenteen väylä on vain Niurontien varrella. Alkkulanraitilla on kapeat, korotetut jalkakäytävät, pyöräily tapahtuu pientareella. Liikennemäärät valtiatiellä ovat 1370 ajon/vrk ja Alkkulanraitilla 1360 ajon/vrk.

Liikenneturvallisuus

Taajaman alueella Alkkulanraitilla on ajanjaksona 1988-92 sattunut 42 liikenneonnettomuutta, joista kevyen liikenteen onnettomuuksia on ollut 12. Henkilövahinko-onnettomuuksia on em. ajanjaksona sattunut 15 kpl.

Liikenteelliset puutteet

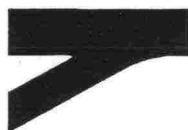
Alkkulanraitin nykyinen poikkileikkaus ei sovi taajamaan. Ajoneuvoliikenne käyttää sekä ajorataa että jalkakäytäviä. Pysäköinti on järjestämätöntä ja ajo kiinteistöille tapahtuu sattumanvaraisesti. Kevyen liikenteen asema on turvaton sekä puutteellisten väylien että paikallistien ylitysten osalta. Kokonaan kevyen liikenteen väylät puuttuvat taajaman reuna-alueilla.

Ehdotetut toimenpiteet

Alkkulanraitin ajorataa kavennetaan ja kevyen liikenteen väyliä levennetään sekä jatketaan taajaman reuna-alueille. Rakennetaan kiertoliittymä Niurontien ja Alkkulanraitin liittymään. Lisäksi tehdään muita liittymä- ja pysäköintijärjestelyjä.



Loivaan rinteeseen rakennettu kauppakatu.



Tielaitos
Lapin tiepiiri
Suunnittelu

TAAJAMATEIDEN ONNETTOMUUSTIETOJA V. 1989 - 1993

TAAJAMA				ONNETTOMUUDET 1989 - 1993			ONNETTOMUUSTIHEYD		ONNETTOMUUSASTE	
	TIE/TIEOSA	PITUUS	KVL	KAIKKI	KEV.L.	HEVA	KAIKKI ONN.	HEVA-ONN.	KAIKKI ONN.	HEVA-ONN.
		KM	AJON/VRK	KPL	KPL	KPL	ONN/KM/V	HEVA-ONN./ KM/V	ONN./ 100 MILJ.AUTOKM	HEVA-ONN./ 100 MILJ.AUTOKM
Hetta	956/22	2,645	1 153	3	1	2	0,23	0,15	54	36
Ivalo	4/553	2,212	4 772	18	7	10	1,63	0,90	93	52
Keminmaa/Laurila	19575/01	2,158	3 377	13	9	7	1,20	0,65	98	53
Kittilä	79/31	3,950	4 076	23	7	7	1,16	0,35	78	24
Kolari	938/14	2,152	2 715	4	2	2	0,37	0,19	38	19
Muonio	21/201	0,795	1 740	5	2	-	1,26	-	198	-
Pelkosenniemi	5/411	4,860	1 065	5	-	2	0,21	0,08	53	21
Pello	21/129	3,449	5 187	28	6	9	1,62	0,52	86	28
Posio	81/25	1,054	2 281	9	1	4	1,71	0,76	261	116
Ranua	78/212	2,522	3 057	8	2	3	0,63	0,24	57	21
Salla	950/15	1,615	5 141	10	3	1	1,24	0,12	66	7
Savukoski	965//8	1,500	1 569	2	-	-	0,27	-	47	-
Simo	9241/001	0,680	1 465	4	2	4	1,18	1,18	220	220
Sodankylä	4/524	0,946	7 100	15	6	6	3,17	1,27	122	49
Tervola	19571/001	1,300	1 824	10	-	5	1,54	0,77	231	116
Utsjoki	4/582	2,578	1 070	6	2	4	0,44	0,29	111	74
Ylitornio	19621/001	3,765	3 042	35	8	10	1,86	0,53	167	48